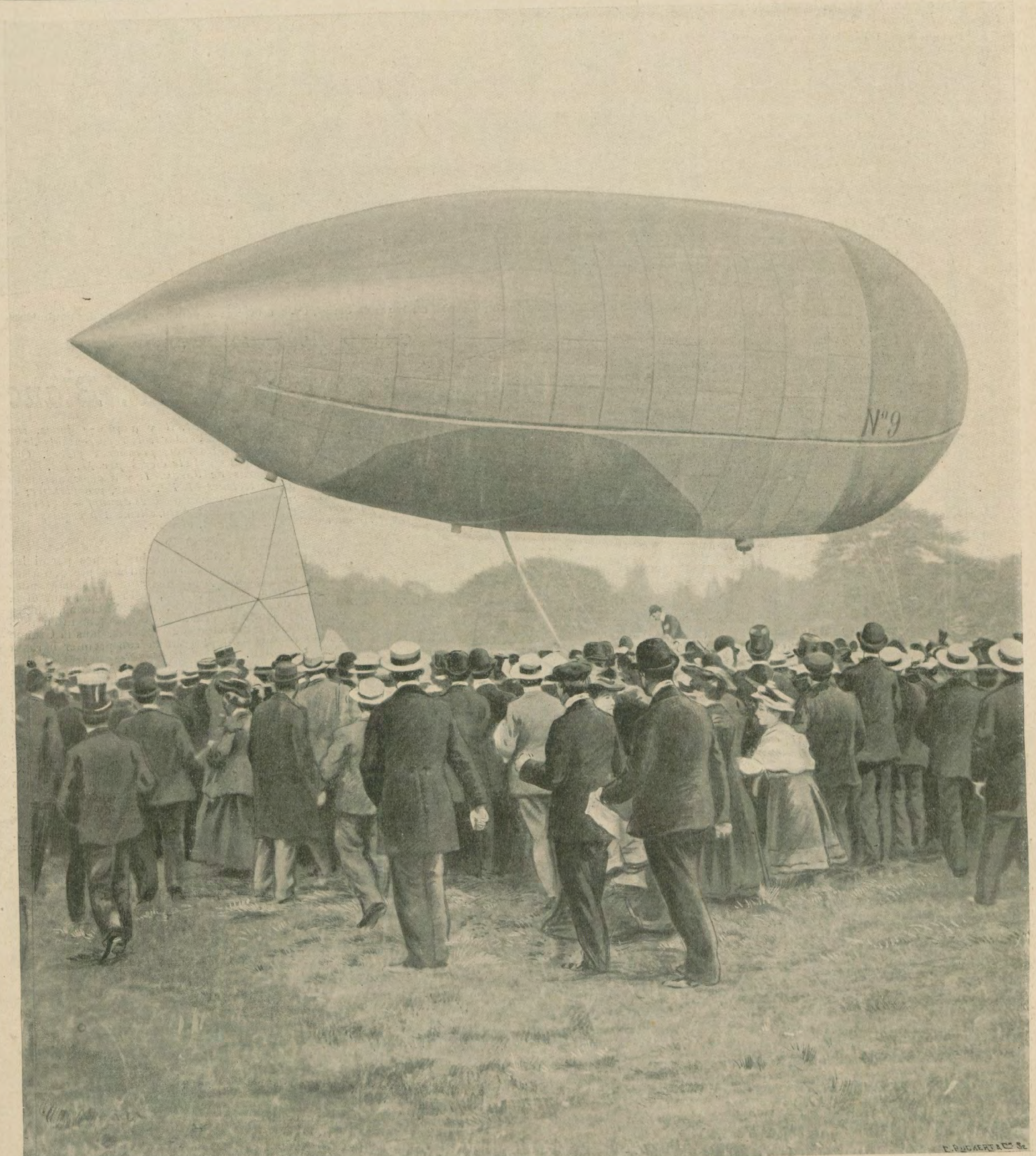
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS. . . . . Un an. 14 fr.
DÉPARTEMENTS. . . . . — 15 fr.
ETRANGER . . . . — 20 fr.

19 Juin 1903. — N° 249.
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.



SANTOS-DUMONT ET SON N° 9 SUR LA PELOUSE DE LONGCHAMP

Le célèbre aéronaute vient de mettre à exécution le projet qu'il caressait depuis fort longtemps déjà. Dimanche dernier, à la grande surprise de toutes les personnes qui assistaient aux courses de Longchamp, Santos-Dumont, à bord de son dirigeable N° 9, atterrissait, après une manœuvre savante et adroite, sur la pelouse de l'hippodrome. Après avoir reçu de tous des félicitations, justement méritées d'ailleurs, Santos-Dumont reprenait place dans la nacelle et rejoignait son hangar.

ENTRE NOUS

CONCOURS N° 3

(Le Grand Prix Hippique de Paris)

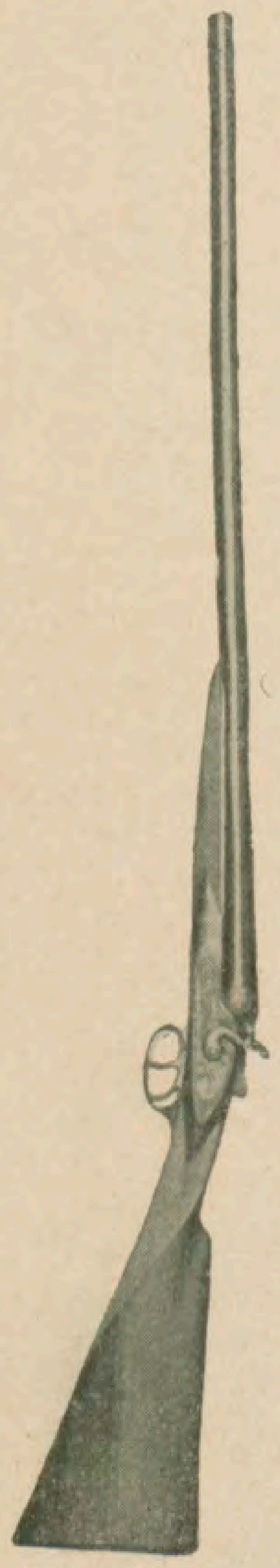
Le nombre considérable de réponses qui nous sont parvenues pour le Concours N° 3 ne nous a pas permis d'achever complètement le dépouillement de tous les envois. — Nous publierons dans notre prochain numéro les résultats de ce Concours.

CONCOURS N° 1

(Coupe Gordon-Bennett)

Ainsi que nous l'avions annoncé, la première étape seule de la Course Paris-Madrid ayant pu être effectuée, nous avons reporté notre Concours n° 1 sur la Coupe Gordon-Bennett, qui doit se disputer le 2 juillet prochain.

Pour ce Concours, les concurrents auront à répondre aux deux questions suivantes :



Fusil Guinard

Top lever à triple verrou, canons en acier Siemens.

Valeur, 1.000 fr.

Premier Prix

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les quatre premiers concurrents de la Coupe Gordon-Bennett*** (classement général officiel) **?**

2° ***Quel sera le temps total de l'épreuve, neutralisations deduites*** (temps déclaré officiel par l'Automobile-Club de Grande-Bretagne et d'Irlande) **?**

Le gagnant sera celui dont la réponse à la 1re question se rapprochera le plus du classement officiel.

En cas d'égalité entre deux concurrents, le classement se fera par les réponses à la seconde question.

C'est pourquoi, il sera utile de donner les temps en minutes, secondes et cinquièmes de seconde, afin d'éviter les dead-heat.

A titre de renseignement, le parcours de la Coupe Gordon-Bennett est de 368 milles, soit 593 kilomètres environ. En 1903, Gabriel, gagnant de la course Paris-Bordeaux, couvrit les 532 kilomètres du parcours en 5 h. 13 m.

On trouvera dans l'*Auto*, dans la semaine qui précédera la course, c'est-à-dire du 25 juin au 1er juillet, le nom des qualifiés et les renseignements permettant d'établir des pronostics.

Les prix attribués à ce concours sont :

PREMIER PRIX : Un superbe fusil *Guinard* d'une valeur de 1.000 fr., dont nous donnons ci-contre la photographie.

DEUXIÈME PRIX : Un cocker dressé en chasse ou un chien de dame de l'*Etablissement d'elevage du Parc des Princes* (valeur, 400 fr.).

TROISIÈME PRIX : Un *Physiographe*, jumelle photographique (valeur, 225 fr).

AUTRES PRIX : Un billet 1re classe aller et retour pour Nice (185 fr.), un appareil photographique « Instantané » de *Ch. Mendel* (180 fr.), un jeu de tennis de chez *Williams* (160 fr.), un phonographe *Pathé* (120 fr.), un auto-coat du *Petit Matelot* (100 fr.), un phonographe *Columbia* (125 fr.), une carabine *Flobert* (50 fr.), un matériel de pêche *Moriceau* (50 fr.), une carabine *Excelsior* (40 fr.), une loge au *Nouveau-Cirque*, un exerciser *Charlemont*, une collection *V.G.A.* de 1902, une carabine *Excelsior*, un abonnement de 6 mois à l'*Auto*.

Le concours sera clos le 1er juillet. Les réponses portant la date de la poste du 1er juillet seront admises à concourir.

En outre, les 25 PREMIERS de chaque Concours seront qualifiés pour un **CONCOURS D'HONNEUR** dont le premier prix sera ***Une Voiture Automobile Boyer***, 4 places, valeur 6.000 fr., Pneumatiques ***Continental***. Ce Concours est ouvert à tous, ABONNES ou LECTEURS.

Rappelons que pour prendre part à ce concours, les abonnés devront joindre à leur solution la bande d'abonnement; les acheteurs au numéro devront joindre à chaque solution **trois bons détachés de trois numéros de dates différentes** *de la* Vie au Grand Air. *Bien spécifier, sur l'enveloppe contenant le concours et les 3 bons, le numéro du concours auquel l'abonné ou le lecteur prend part.*

Bien conserver le numéro de la Vie au Grand Air *d'aujourd'hui et ne pas oublier d'acheter et de conserver les numéros suivants, ainsi que les précédents, dans le cas où on ne les aurait pas déjà, afin de ne pas manquer de « bons » au moment de l'envoi de chacun des concours subsistants.*

CONCOURS n° 2 (Tour de France)

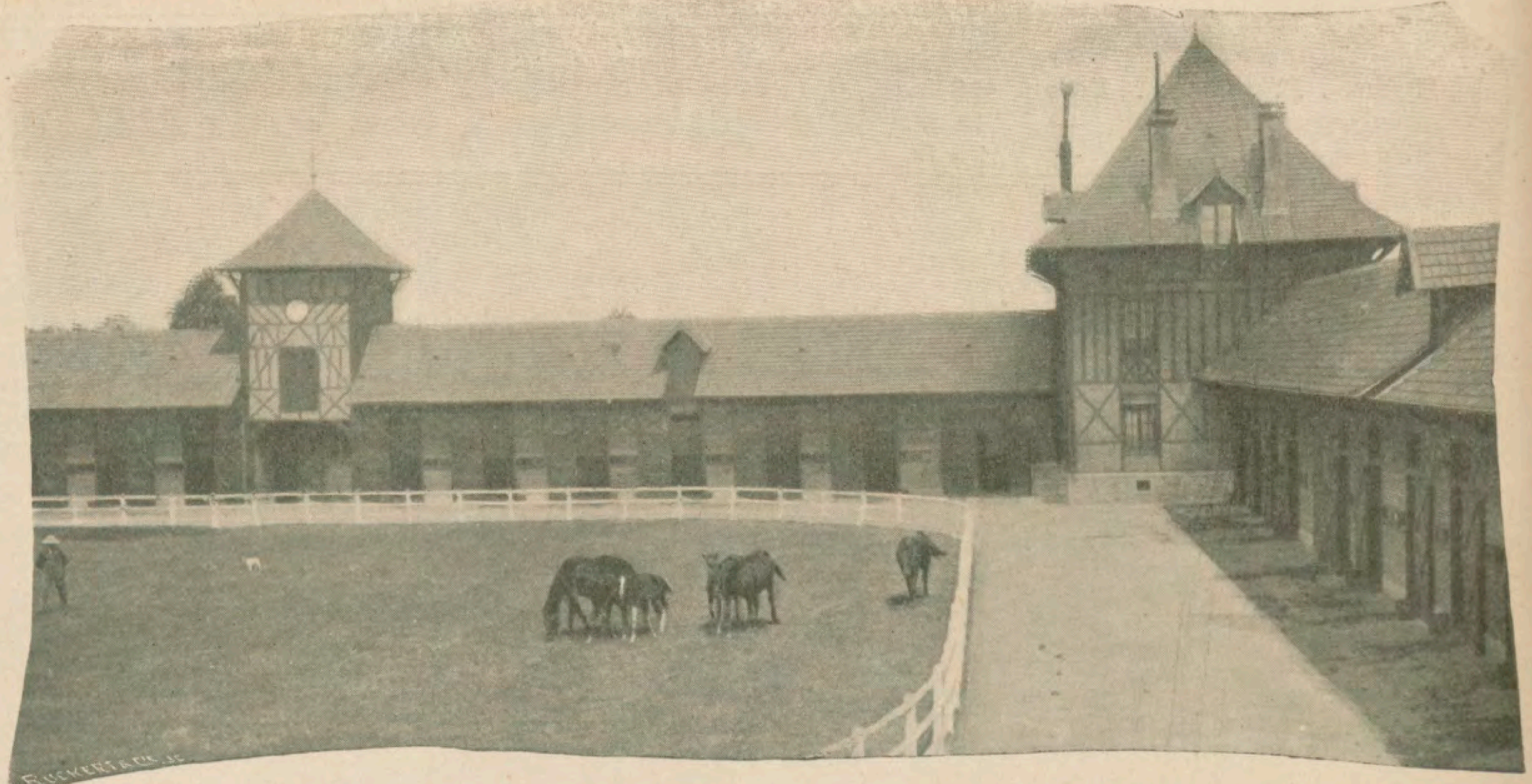
Rappelons que notre confrère l'Auto, *ayant reporté au 1er juillet la date du premier depart de la Course du Tour de France, nous avons de notre côté reporté au mardi 30 juin la clôture du Concours n° 2. — Les réponses portant la date de la poste du 30 juin seront admises à concourir. Il reste bien entendu que les réponses qui nous ont été adressées avant le changement de date de la course sont et demeurent valables.*

CONCOURS n° 4 (Course pédestre de Marathon)

D'autre part, le Vélo *ayant reporté au 2 août la date de la Course pédestre de Marathon, notre Concours n° 4 sera clos le 1er août. — Les réponses portant la date de la poste du 1er août seront admises à concourir.*

(Le bon se trouve à la page III de la couverture.)

LES EDITEURS.



Vue d'ensemble d'un des grands paddocks du haras de Jardy, avec, à droite et à gauche, les boxes des poulinières.

UN GRAND ÉLEVEUR

L'Élevage du Pur sang et M. Ed. Blanc

M. Edmond Blanc gagnait, il y a quinze jours, son sixième Grand Prix, et les trois représentants de la casaque orange prirent les trois premières places. Quo Vadis, Caïus et Vinicius ont été élevés par M. Ed. Blanc au merveilleux haras de Jardy. Il y a deux ans, nous présentâmes à nos lecteurs M. Ed. Blanc, propriétaire; le triple succès — unique dans les annales du turf — qu'il vient de remporter nous conduit naturellement à esquisser la silhouette de M. Ed. Blanc, éleveur.

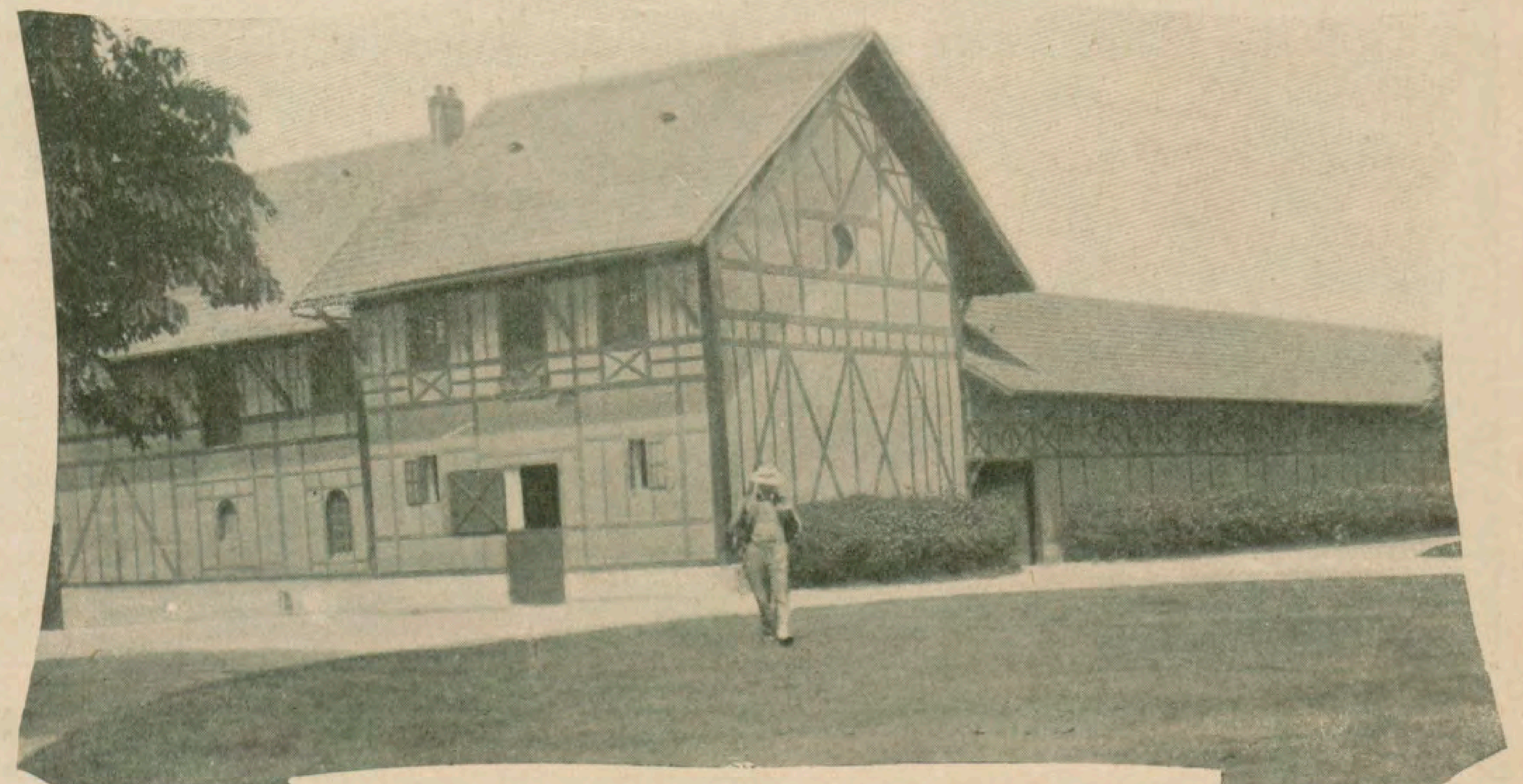
M. Duret, studgroom du haras de Jardy.

◆ ◆ ◆

M. EDMOND BLANC est l'un des plus jeunes parmi les sportsmen-éleveurs. Si son écurie — presque à ses débuts — triompha pour la première fois dans de grandes épreuves : le Prix de l'Espérance, le Prix de Diane et le Grand Prix de Paris, en 1879, avec Nubienne, achetée yearling par le jeune propriétaire, c'est seulement en 1883 — l'année même de la victoire de Soukaras, dans la Grande Poule des Produits — qu'il installa son premier haras à la Celle-Saint-Cloud.

Le propriétaire de Quo Vadis, Caïus et Vinicius — cette trinité désormais célèbre — est un des hommes les plus occupés de Paris ; mais il possède une puissance de travail et une facilité d'assimilation peu ordinaires. Lorsqu'il s'occupe de quelque chose, on peut être certain qu'il s'y donne corps et âme ; autrefois, il fut passionné du yachting, et il ne laissa à personne le soin de commander ses yachts ; membre du Conseil supérieur des haras, il n'en manque pas une séance, et a toujours une intéressante et utile proposition à soumettre à ses collègues. Ses avis sont très écoutés, car il connaît à merveille la science des croisements et possède le *stud book* aussi bien que le directeur des Haras, le très sympathique M. Hornez.

Il faut dire aussi que M. Ed. Blanc a eu pour initiateur, dans cet art si difficile de l'élevage raisonné et technique



Le pavillon où se trouvent les boxes de Flying Fox et de Winkfields' Pride.

Ce pavillon séparé est situé tout près de l'habitation de M. Duret, le studgroom du haras.

Winkfield's Pride, par Winkfield et Alimony (par Isominy), père de Quo Vadis, le vainqueur du Grand Prix de 1903.

Masqué, par Tyrant et Maskery (par Mask), père de Vinicius, troisième du Grand Prix de 1903.

du pur sang, un maître, le comte Frédéric de Lagrange, qui avait deviné chez le jeune propriétaire des affinités spéciales et une réelle vocation.

L'élevage de M. Ed. Blanc se trouvait à l'étroit dans le haras de la Celle-Saint-Cloud, bien qu'en 1887 il eût loué le haras de Villebon. En 1889 — au lendemain de la victoire de Clover dans le Derby de Chantilly — il se rendit acquéreur de la Ferme de Jardy, située sur le plateau qui domine Vaucresson, au haut de la colline qui sépare Versailles de la vallée de la Seine ; ce Jardy est devenu un des plus merveilleux haras et le plus important centre d'élevage du pur sang qui soit en France, et même à l'étranger.

Chaque haras a sa physionomie particulière : Bois-Roussel est champêtre, Meautry brille par le luxe, Martinvast est rustique, Jardy est vaste, confortable et en même temps coquet dans ses détails.

Le paddock des yearlings au haras de Jardy
M. Duret, le studgroom, surveille ses élèves.

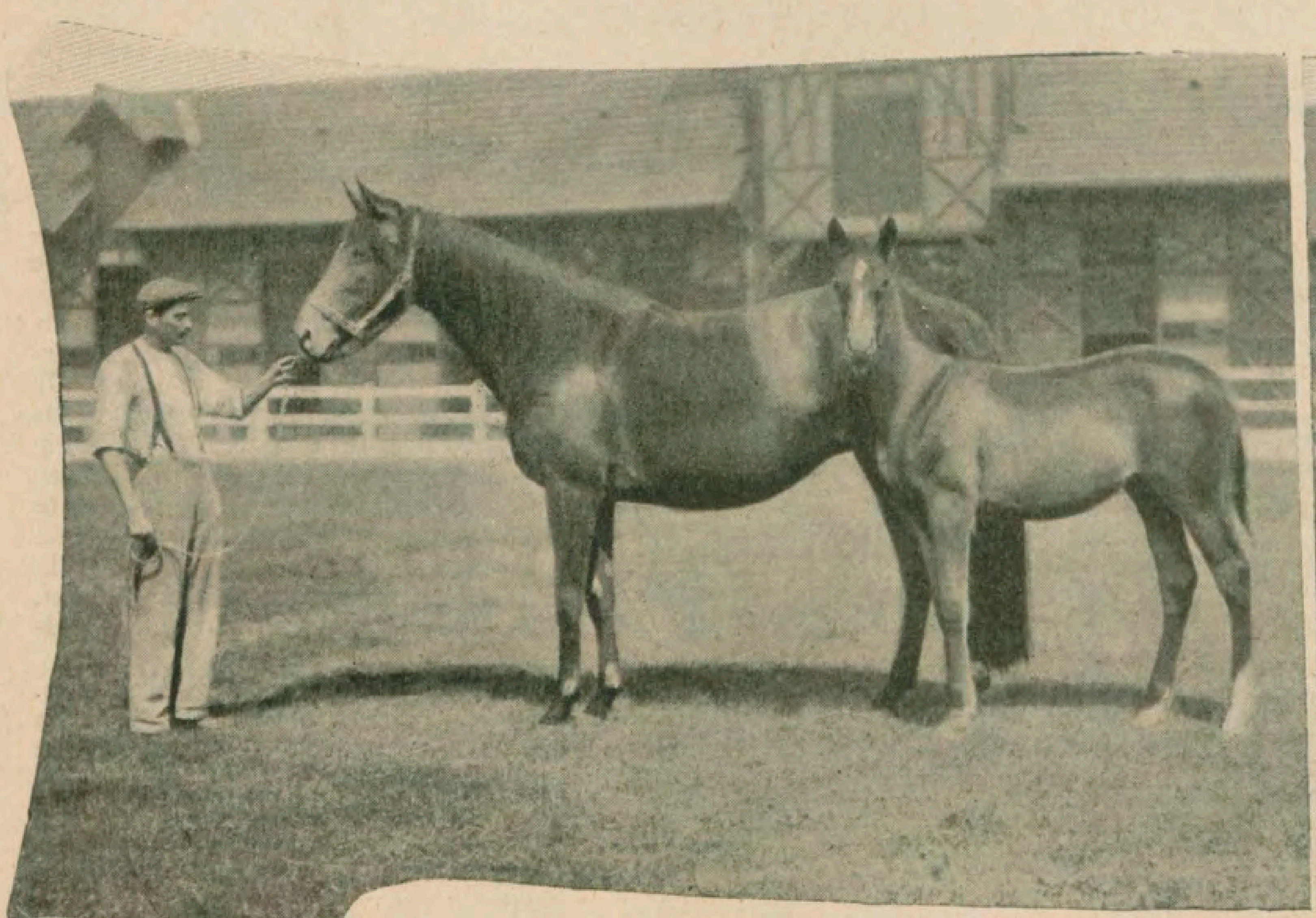
Le haras se compose d'un établissement principal placé au centre et comprenant une série de haras rangés autour d'une grande cour centrale; des boxes d'étalons sont aménagés dans l'ancien corps de ferme et dans une construction spéciale derrière la cour principale ; non loin, un vaste manège permet de donner aux étalons, par les jours de mauvais temps, tout l'exercice nécessaire. Là se trouve le logement du studgroom, le très habile Duret, auquel revient une bonne part des succès remportés par la casaque orange; puis, sur la droite, l'élégant pavillon du régisseur des propriétés de M. Ed. Blanc; je passe sur les communs, greniers à foin et à avoine, ferme modèle, etc.

Citerai-je quelques-uns des célèbres étalons de M. Ed. Blanc? En 1884, il importe d'Angleterre le vieux The Scottish-Chief; deux ans après Energy, père de Reverend et de Rueil; à la mort d'Energy, il importe Retreoi, un fils d'Hermit; j'ai parlé déjà de Winkfield's Pride et de Flying Fox, de sang que l'on peut qualifier de français; Reverend, père de Caïus, Rueil, Clamart, Lagrange, Gouvernail, Le Pompon, Masqué, père de Vinicius.

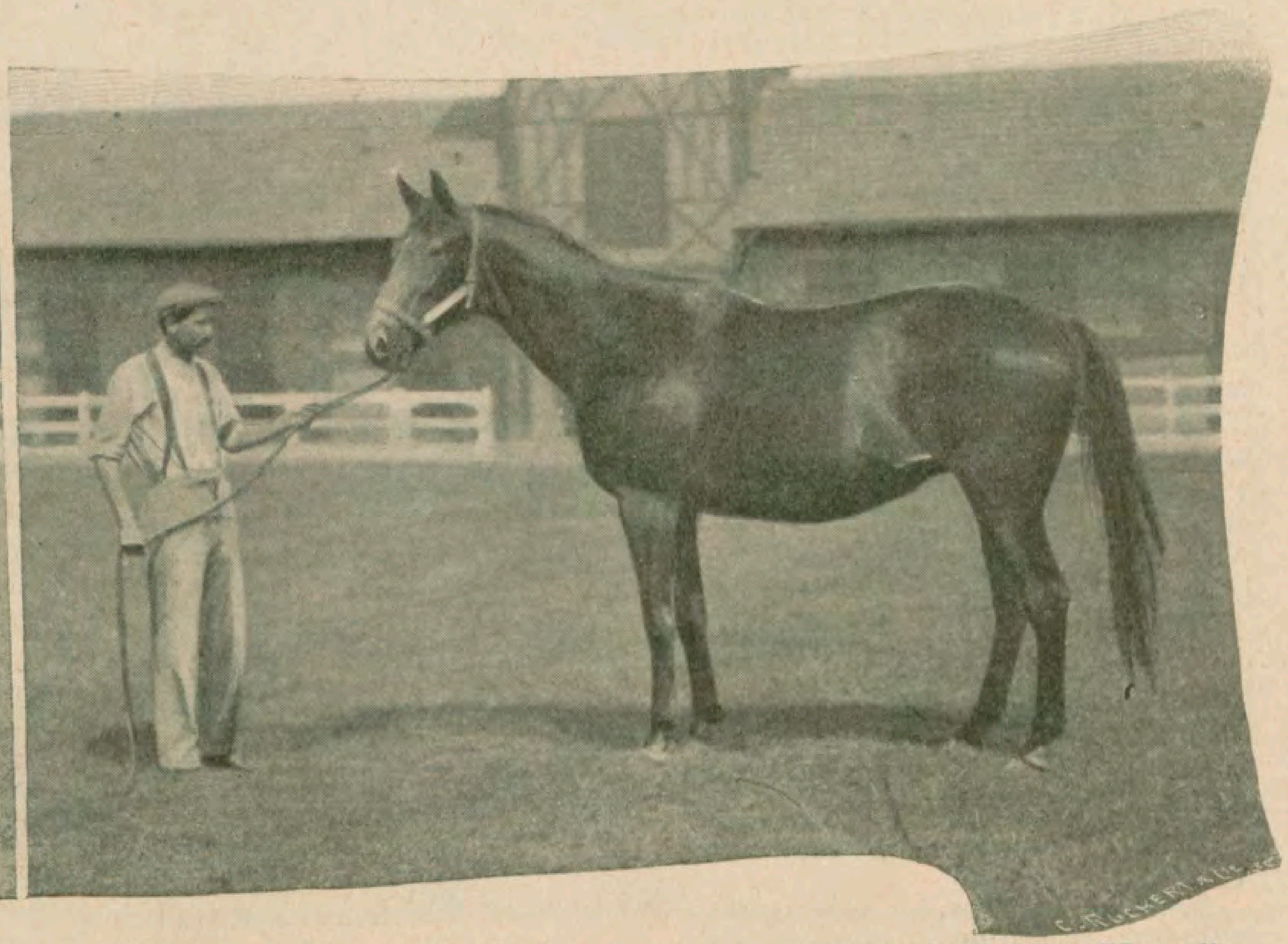
Des trois héros du Grand Prix, Vinicius avait eu la plus belle carrière; à deux ans, il avait gagné 73.300 fr. de prix; après lui venait Caïus avec 32.212 fr. Quant à Quo Vadis, il n'avait couru qu'une seule fois non placé en 1902, dans le Prix de Saint-Firmin à Chantilly.

Quand on visite le haras de Jardy, quand on voit cette merveilleuse collection d'étalons et poulinières, on se rend bien compte des efforts et des sommes dépensés par M. Ed. Blanc, pour assurer la prépondérance de notre élevage du pur sang dans le monde et l'on se dit que la triple victoire du 7 juin est à la fois une consécration et une récompense de ses utiles et nobles efforts et que ce n'est que justice lorsque le succès vient couronner de pareils sacrifices.

PAUL MÉGNIN.



Choice, par Galopin et Sélection (par Hampton), mère de Caïus (Reverend), avec un poulain par Masqué.



Wandora, par Bruce et Windsall (par Savonius), mère de Vinicius (Masqué).

AUTOMOBILES CONTRE AÉROSTATS

Ah ! la jolie fête à laquelle l'Aéro-Club nous conviait dans l'après-midi de dimanche dernier ! Le soleil, sur lequel on pouvait compter pour lui donner tout son éclat, a préféré lui faire grise mine ; on s'est passé du concours de cet astre capricieux et les organisateurs du rallie-ballons-automobiles n'en comptent pas moins un beau succès de plus à leur actif.

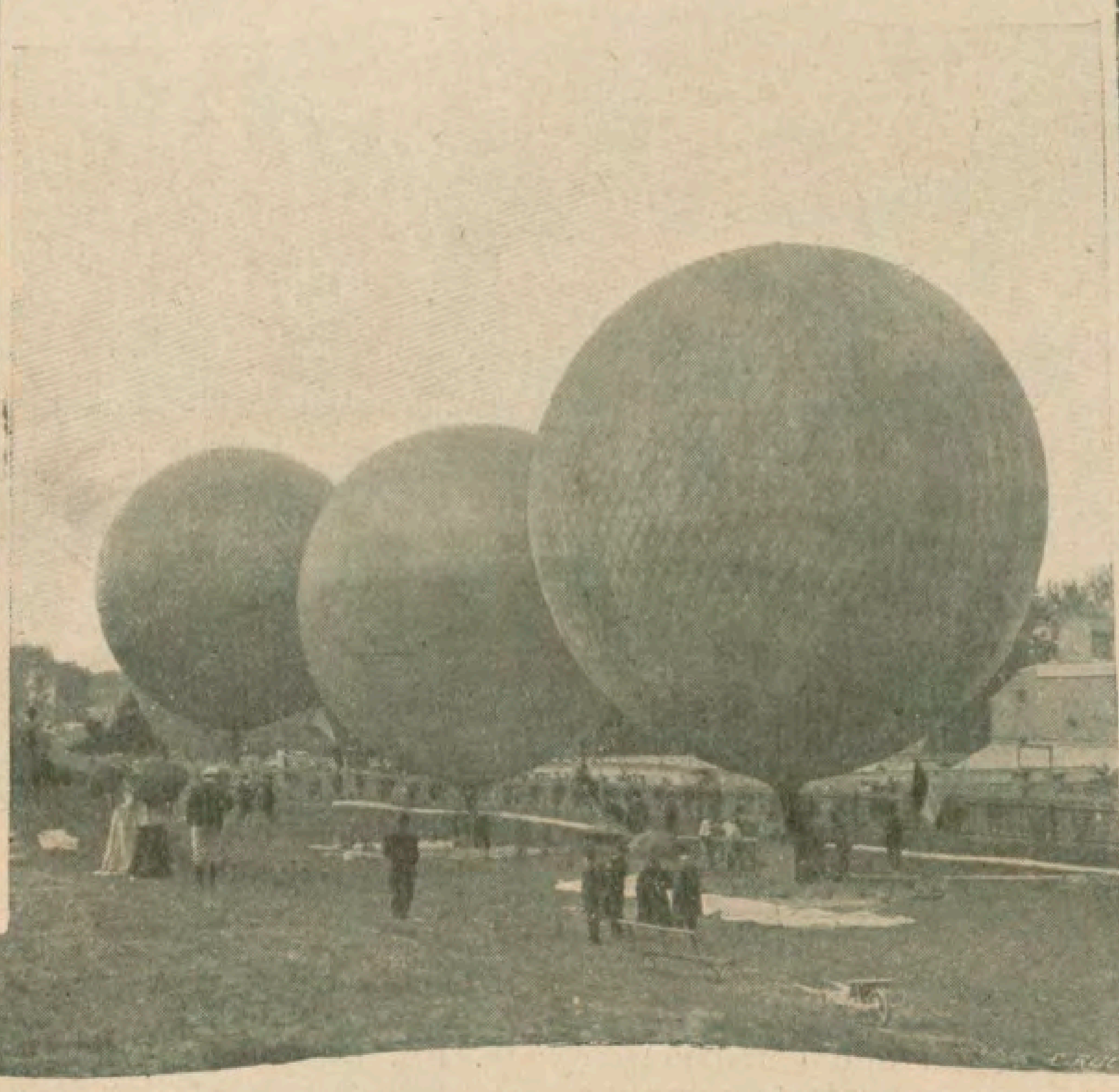
* * *

AUTOMOBILES contre ballons, la force explosive d'un mélange détonant, asservie, maîtrisée, dirigée par la main intelligente du chauffeur, matchée contre la force aveugle, invisible et partout présente du vent, dont l'aéronaute profite... quand il n'en est pas le jouet, voilà une idée originale, voilà du nouveau, du moins en France, car plusieurs épreuves de ce genre ont déjà eu lieu à l'étranger.

Les ballons, élevés du parc de Saint-Cloud, devaient chercher à atterrir le plus près possible d'un point désigné à l'avance. Des automobiles parties à leur poursuite tâcheraient de les rejoindre au moment de l'atterrissage. Diverses récompenses étaient réservées aux pilotes aériens qui prendraient terre le plus près de l'endroit fixé et aux automobilistes qui, les premiers, « rallieraient », c'est le cas de le dire, un des aérostats arrêtés.

Le lancement du ballon-pilote qui indiquera la direction probable du vent.

Les passagers de l'*Aéro-Club IV*. M. Barbotte, pilote.



Les trois ballons dans le parc de St-Cloud, avant le " lachez-tout ".

MM. Renard et Surcouf suivent des yeux la direction prise par le ballon-pilote.

Sur six ballons engagés, quatre partants seulement ; voici leurs noms et ceux de leurs passagers : le *Fleur de Lys* (540 m. c.), MM. Bacon et Boulade ; l'*Aéro-Club IV* (530 m. c.), MM. Barbotte et X... ; l'*Ariel*, MM. Mélandri et Guffroy ; le *Rollo IV*, M. E. Giraud et deux passagers. Les pilotes étaient MM. Bacon, Barbotte, Mélandri et E. Giraud.

Le gonflement, commencé de très bonne heure, sous l'habile direction de M. Mallet, se termine à 11 heures. Le *Fleur de Lys* se trouve placé sous le hangar du parc ; les trois autres sont rangés en ordre de bataille, sur la pelouse qui y mène.

De leur côté, les commissaires du concours, MM. E. Surcouf et G. Besançon, à la haute compétence et à l'amabilité desquels je suis heureux de rendre hommage, s'occupent fiévreusement des derniers préparatifs.

Vers 1 heure, les commissaires lancent le premier ballon-pilote qui s'en va franchement dans l'est, traversant Paris dans sa largeur, complication sérieuse pour les chauffeurs. Les autres pilotes suivent le même chemin. On désigne alors sur la carte, comme point d'atterrissage, le milieu de la droite tracée du clocher de Brou à celui de Chelles.

Pendant ce temps, les spectateurs affluent ; le raidillon qui donne accès au parc s'encombre d'automobiles trépidantes, de cyclistes, de piétons ; des voitures de maîtres fraternisent avec de modestes « sapins ». Les pelouses et les talus du terrain de l'Aéro-Club sont peu à peu envahis par une assistance de plus en plus pressée, composée de chauffeurs, simples curieux, aéronautes, regardant d'un œil d'envie les préparatifs de leurs confrères. Nombre de jolies femmes en élégantes et claires toilettes de promenade, ou trouvant encore le moyen de rester charmantes sous les commodes mais inesthétiques costumes d'automobiles.

Quelques noms au hasard. Dans l'assistance : MM. de La Vaulx, de Castillon de Saint-Victor, le colonel et le commandant Renard, Hermite, Blanchet, Corot et A. de Masfrand, V. Tatin, commandant Bouttiaux, Degoul, Peccate, Gaston Besançon, H. d'Andiran, M. et Mme Paul Ancel, Mmes Pierre Boissaye, Dauphin, E. Surcouf, Laroze, etc., etc. — Parmi les quatorze chauffeurs prenant part à l'épreuve : MM. Turgan, H. de La Valette, Pierre Boissaye, Lebaigue, Albert Tissandier, etc.

Par une singulière coïncidence, l'ordre de départ, tiré au sort, se trouve être le même que l'ordre de gonflement sur place. L'heure approche, les chauffeurs concurrents se préparent, les aéronautes enjambent leur nacelle. « Lâchez tout » et à 3 h. 10 m. 45 s., le ballon *Fleur de Lys* s'élève majestueusement, dans le crépitement des bravos, suivi, à 3 h. 14 m. 15 s., de l'*Aéro-Club IV*. A 3 h. 18, c'est le tour de l'*Ariel* et finalement du *Rollo IV*, à 3 h. 23 m. 45 s. (Heures de départ chronométrées par M. Huet.) Quatre lâchers parfaits en 13 minutes, un record qui a son mérite.

Beaucoup de chauffeurs sont déjà partis et un désir fou m'envahit de suivre moi aussi, au ras du sol, le fuyant sillage des bulles légères. Je me mets en quête d'une place et, admirablement servi par le hasard, j'ai la bonne fortune de trouver, presque aussitôt, à bord de la coquette 8-chevaux de M. Pierre Boissaye, dans laquelle avaient déjà pris place deux gracieuses automobilistes, Mme Boissaye et Mme Dauphin, l'hospitalité la plus aimablement courtoise.

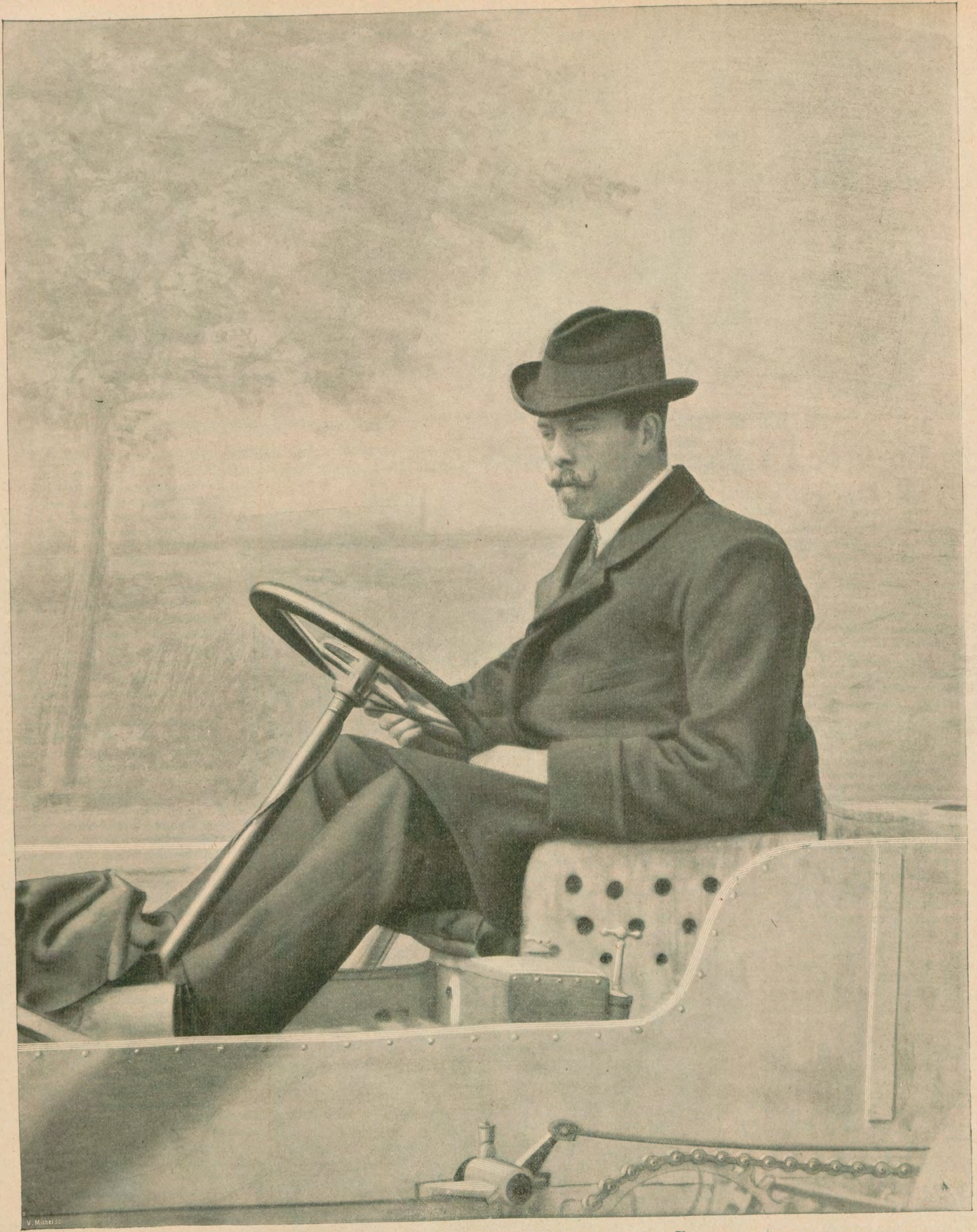
A la poursuite des ballons.
L'automobile de M. Tissandier, dans laquelle une place avait gracieusement été offerte au photographe de la Vie au Grand Air.

Nous voilà partis. Les trois premiers aérostats semblent planer de conserve à la même hauteur, le quatrième un peu en arrière, mais ils s'écartent peu à peu de la direction prévue, remontant dans le nord. Comment après être sortis de Paris par le bois de Vincennes, nous retrouvions-nous vers 6 h. 40 à Gonesse, au milieu de la fête locale, aggravée d'un concours de pompiers et nous acharnant à la poursuite d'un ballon décevant, qui, m'a-t-on dit plus tard, ne participait pas au rallie ?

Il serait trop long de le dire. Mais de cette course folle sur les redoutables pavés de la banlieue nord-est, je garderai toutefois, malgré notre malchance, un excellent souvenir... Puis, nous ne fûmes pas, paraît-il, les seuls guignards... constatation consolante pour notre amour-propre, un peu fripé de notre déception.

INTÉRIM.

(Clichés Chusseau Flaviens.)



(Cliché J. Beau.)

LORAINE-BARROW

Après quinze jours de cruelles souffrances, Loraine-Barrow vient de succomber aux suites de la terrible chute dont il avait été victime dans Paris-Madrid. Rappelons l'accident qui a causé la mort de ce vaillant et sympathique sportsman. A quelques kilomètres de Libourne, Loraine-Barrow, voulant éviter un chien, fit une embardée et fut projeté contre un arbre, alors qu'il filait à plus de 120 kilomètres à l'heure. Le mécanicien fut tué sur le coup, quant à Loraine-Barrow, les soins assidus qui lui furent prodigués ne purent que retarder de quelques jours sa fin.

La voilà la Roue du Grand Prix! Quel roulement! — Vous feriez mieux de voir si vous n'oubliez rien, ajoute Pastaïre!

VÉLODROME
ADMINISTRATION
ENTRÉE INTERDIT
AU PUBLI
C. RUCKERT

Au revoir, Buffalo! — En route pour la Municipale!

Un Crack à l'Entraînement

Le Grand Prix de Paris est, à juste titre, considéré comme l'une des grandes épreuves cyclistes de l'année, et chacun de nos grands cracks nourrit l'espoir de triompher, dans la finale de cette épreuve, du réel « gratin » des coureurs cyclistes.

De tous côtés, de toutes les parties de l'univers, puisque l'ancien et le nouveau monde vont être représentés, les rois du sprint arrivent à Paris à l'époque de la grande épreuve annuelle.

* * *

Qui va gagner le Grand Prix cycliste de la Ville de Paris? That is the question! Les meilleurs, les plus compétents de nos confrères n'osent encore se prononcer. Il est certain qu'Ellegaard réunit de nombreux suffrages, mais il est quelques autres concurrents, entre autres le Hollandais Harrie Meyers, qui comptent aussi beaucoup de partisans.

Tel le pur sang qu'on conduit à Auteuil, les frêles machines sont tenues en main, les jantes enveloppées de toile.

Sans établir de pronostics, il convient de signaler ici l'entraînement sévère auquel les plus grands favoris sont soumis pour arriver à obtenir et surtout à conserver une forme suffisante pour défendre convenablement leur chance.

Pour arriver à présenter aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* une idée exacte du genre de vie qu'un coureur de classe doit mener pour atteindre un résultat appréciable, c'est à l'un de nos grands coureurs que j'ai eu recours: Harrie Meyers. Dès son lever, je me suis attaché à lui, telle une pieuvre; je l'ai suivi toute la journée et suis arrivé à donner à mes lecteurs le compte rendu exact de la journée que j'ai pu passer auprès de lui.

A 6 heures et demie, je suis introduit chez Meyers, déjà levé, habillé, prêt à partir pour une promenade matinale au Bois de Boulogne, promenade faite a bicyclette, bien entendu. Arrivé à Longchamp, deux tours à bonne allure, puis retour à l'hôtel pour y prendre un très léger déjeuner.

Quand on fut toujours vertueux, on aime à voir lever l'aurore, a dit l'auteur du *Voyage en Chine*. En effet, cette promenade est fort agréable, mais là ne se borne pas le travail.

Le jour où j'ai vu Meyers était celui du déménagement de Buffalo pour l'emménagement à la Municipale. Donc à 9 heures, visite à Buffalo, emballage de machines qui, sous la garde du fidèle soigneur de Meyers, Pastaïre, sont transportées à la gare de la Porte-Maillot.

Ainsi qu'on peut le penser, un si court voyage, avec tant de bagages, ne se fait pas sans péripéties, ces « gabelous » sont si soupçonneux. Un litre même d'embrocation les met en éveil!

De la Porte-Maillot à Vincennes par chemin de fer n'est pas une promenade des plus follement joyeuses. Enfin le but est atteint, c'est l'essentiel. De la gare à la Municipale il n'y a qu'un pas, mais avec de tels bagages, le pas est lent.

Installation de cabine, dépaquetage d'effets et de machines, puis en route pour le déjeuner.

Tandis que, confortablement, je déjeune, mes deux compagnons, Meyers et son ami Grogna, doivent se limiter à une nourriture rafraîchissante, des viandes saignantes, peu de liquide et surtout pas d'alcool ni de café. Un bock même est de trop, et tandis que je jouis tranquillement d'un verre de bonne bière, Meyers et Grogna prennent des airs indifférents tout en me lorgnant en coulisse d'un œil plein de regret. Un vrai supplice de Tantale!

— Qu'avez-vous à déclarer? — Des maillots, du linge et de l'embrocation. — Qu'est-ce que c'est que ce machin-là?... L'octroyen reste songeur.

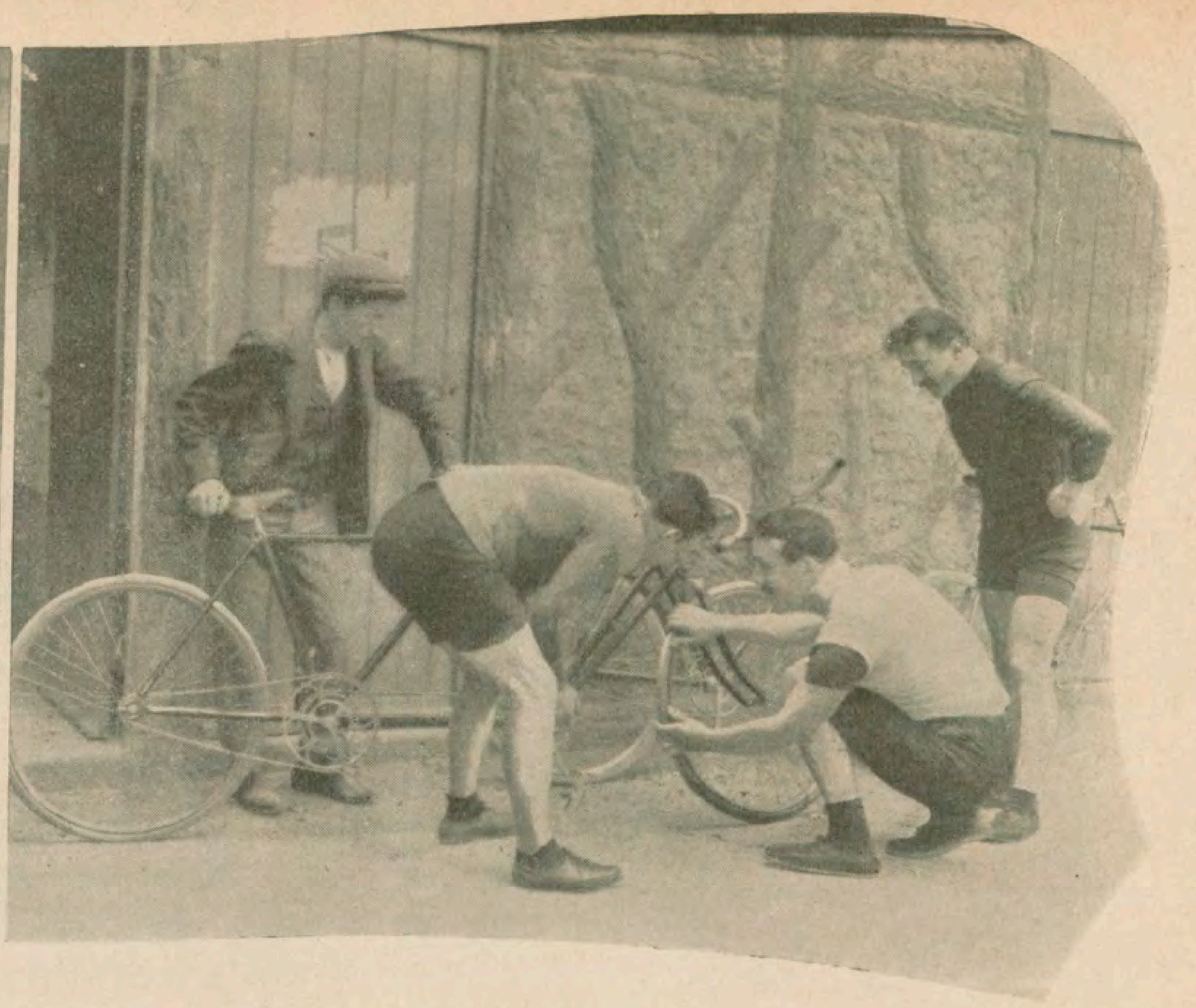
Mais il se fait tard. A trois heures, en piste, après avoir soigneusement examiné les machines; un accident est si vite arrivé et en un tel moment serait si regrettable.

Sur la piste, du bon train pendant 5 ou 10 kilomètres, une bonne pointe finale, puis retour à la cabine où les soins du fidèle Pastaïre sont des plus nécessaires.

Le massage est consciencieusement fait. Tous les muscles malaxés l'un après l'autre doivent retrouver toute leur souplesse. Le travail est long et quelquefois énervant, mais une bonne douche vient rafraîchir le corps et le travail réel de la journée est terminé.

Maintenant, retour, toujours par le train, à la Porte-Maillot.

Parodie de "J'ai du bon tabac". Pourtant il fait bien chaud et un bock serait des plus agréables. C'est dûr, l'entraînement!



Minutieux examen des pneumatiques. — Une chute en tandem est souvent dangereuse et mieux vaut l'éviter.

Peut-être croyez-vous qu'alors, débarrassé de tout souci, Meyers va vivre tranquille. Quelle erreur est la vôtre! Le dîner doit être assorti au déjeuner, toujours les mêmes prescriptions, pas de nourriture énervante, pas d'alcool, c'est tout au plus si une ou deux cigarettes sont permises.

Pour faciliter la digestion, un peu de promenade sur l'avenue de la Grande-Armée, une partie de billard en 50 points, puis. « Bonsoir, m'seus, dames », comme dit Dranem et en route vers un bon lit, pas trop moelleux, où huit heures de sommeil vont remettre en état celui qui depuis de longs jours sacrifie à sa forme une grande partie des plaisirs de l'existence.

Peut-être la robuste constitution d'un homme bâti comme l'est Meyers lui permettrait-elle de supporter facilement plus de fatigue.

Peut-être pourrait-il se dispenser de suivre ce régime sévère qui n'est pas des plus agréables assurément.

Mais Harrie Meyers est un de ces hommes chez lesquels une idée fixe prime tout. Il veut figurer des plus honorablement dans le Grand Prix qu'il gagna l'an dernier avec tant de brio et il considère qu'un excès de précautions n'est pas superflu. Ce genre de vie n'est certainement pas son idéal, mais après la grande épreuve, lorsque Meyers retournera à Maëstricht, son pays natal, il prendra quelques jours de repos qui lui feront oublier les mornes journées précédentes.

C. RUCKERT & Cie

Eh' bien, qu'en pensez-vous, Pastaïre? — Oh! vous êtes bon pour le Grand Prix, mais n'allez pas vous refroidir!

Rien n'est certain ici-bas. L'ami Meyers ne gagnera peut-être pas et peut succomber devant Ellegaard, Arend, Rutt et quelques autres. Mais il aura fait ce qu'il devait faire pour obtenir un bon résultat, c'est là l'essentiel.

Nombreux, du reste, sont ceux qui, comme le champion hollandais, se résignent à cette vie calme pendant les quelques mois qui précèdent les grandes épreuves de l'année cycliste. J'ai pris comme exemple un des coureurs les plus aimés du public, mais je suis persuadé que tous ses camarades l'ont imité en tous points.

Nous sommes arrivés maintenant en France à comprendre tout le bien que l'on pouvait retirer du régime d'entraînement si fort à la mode chez nos voisins d'outre-Manche, beaucoup plus sportifs que nous.

C. RUCKERT & Cie

Ça ne vaut pas le Hammam, mais à la guerre comme à la guerre. Tout de même ces bancs sont plutôt durs.

En Angleterre, tout homme qui pratique les sports, quels qu'ils soient : rowing, course à pied, cricket, football, etc., assimile son genre de vie au but qu'il veut atteindre. Je me rappelle y avoir vu, au collège où j'ai passé une partie de mes très jeunes années des enfants de 12 ou 14 ans observant sévèrement les prescriptions établies par leurs aînés pour arriver à figurer honorablement dans la troisième ou la quatrième équipe de leur école. De nombreux gens de sport n'ont pas encore compris en France tout le bien qu'un homme sérieux peut retirer d'un pareil régime. A force d'avoir trop voulu agir à leur guise, j'en connais beaucoup qui ont perdu une partie des belles qualités qui firent jadis toute leur gloire. Maintenant, il leur sera presque totalement impossible, à moins d'une grande force de volonté, de retrouver leur forme d'autrefois. Peut-être au fond de leur conscience s'en mordent-ils les doigts, mais il est trop tard.

Ce que j'ai essayé de démontrer, c'est que les coureurs cyclistes, sur lesquels tant de personnes se font des idées fausses, ne sont pas ce que l'on pense généralement. Si leur travail quotidien est court relativement, leur force de caractère est souvent soumise à une rude épreuve qu'ils ne traversent qu'avec la volonté la plus grande.

S'ils récoltent des lauriers, ils les ont généralement bien mérités.

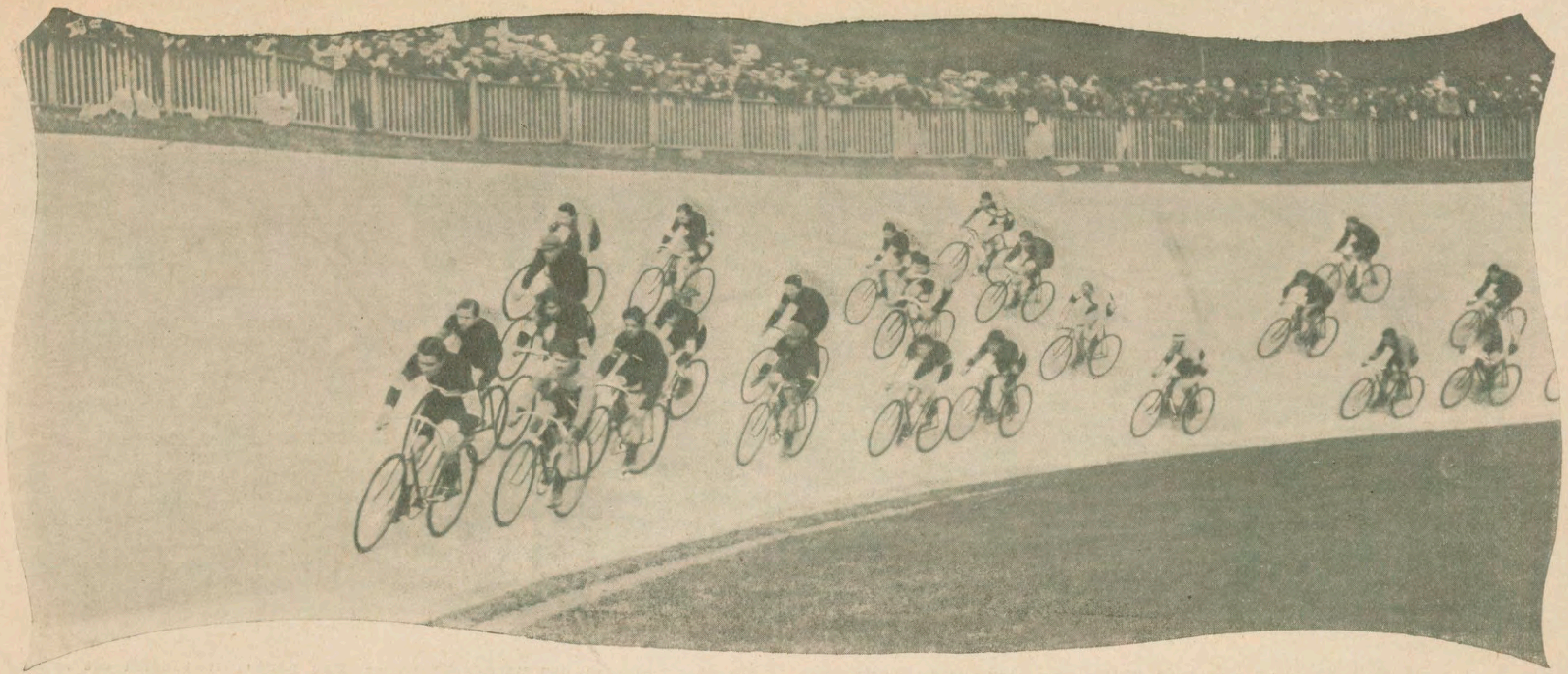
Les hommes qui furent jadis les « poulains de Choppy », le modèle des entraîneurs qui forma le premier coureur du monde, Zimmerman; cette petite merveille qui fut Michaël et cet intrépide et courageux athlète qui est Tom Linton, avaient bien compris tout le bénéfice qu'on peut tirer d'un tel genre de vie.

Jamais magister, menant ses écoliers à la férule, ne fut plus sévère pour ceux dont il avait la garde que Choppy Warburton ne le fût pour ses élèves.

Ni les plaintes, ni le découragement ne le fléchirent, et il arriva à laisser, sans jamais avoir été un athlète, un nom dans notre sport.

Aujourd'hui, de tels hommes ne sont plus. Choppy mort emporta avec lui le secret de son entraînement qu'il garda toute sa vie avec jalousie. Le plus regrettable assurément est qu'il n'ait pas inculqué à quelques élèves les principes qu'il avait puisés dans une longue étude du corps et des muscles. Peut-être maintenant compterions-nous un plus grand nombre de ces admirables athlètes chez lesquels il avait si bien su développer les facultés qui n'étaient pas chez eux suffisantes.

J. Miral.



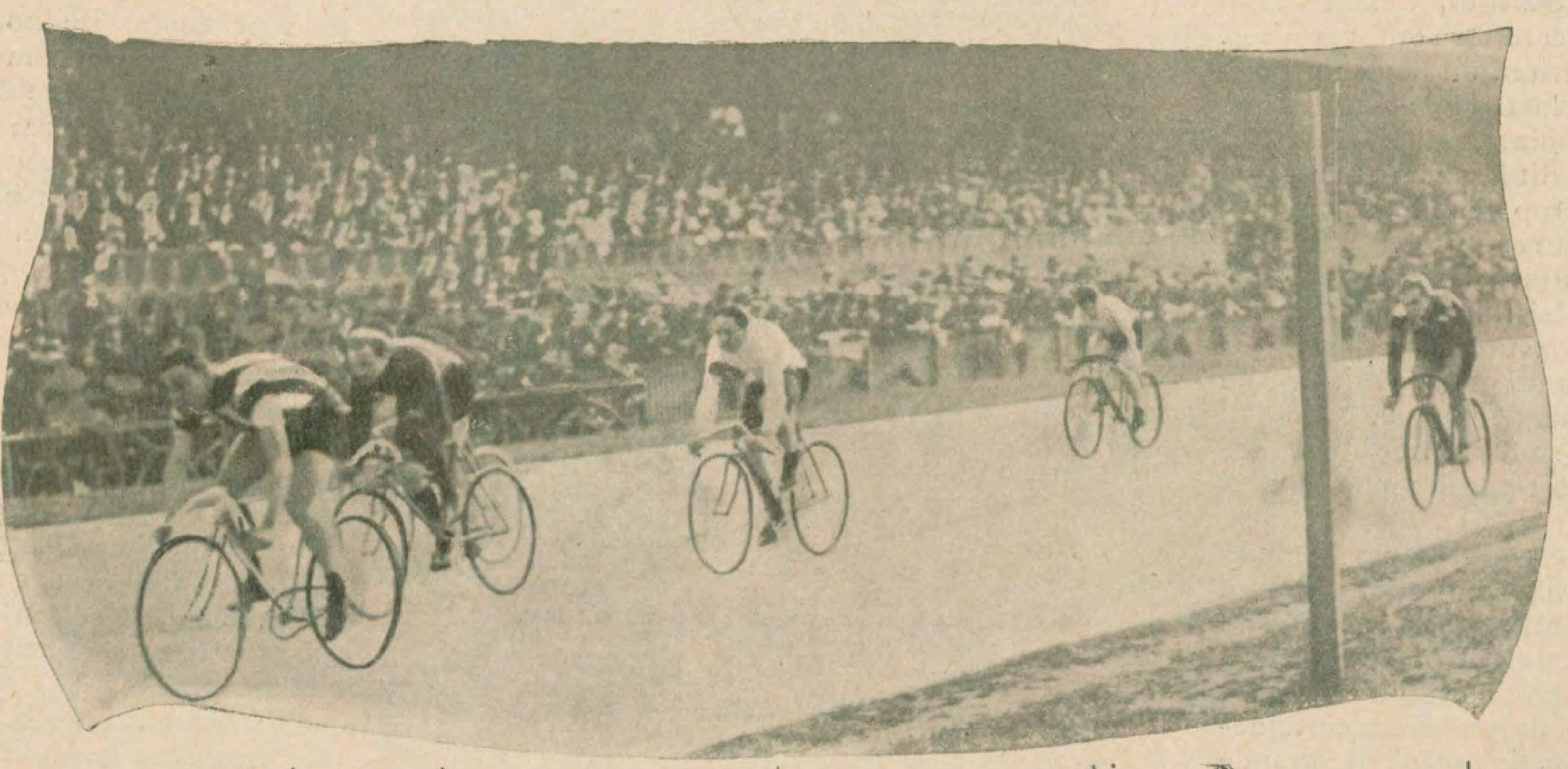
Pendant le Prix Caumeau (Course de primes, 5.000 mètres.)
Les coureurs à l'entrée du virage. Attention à la sortie !

Le Grand Prix Cycliste

La première journée du Grand Prix Cycliste s'est disputée dimanche dernier. Malgré le temps douteux, un public considérable s'était rendu à la Piste Municipale. M. Alfred Riguelle, l'actif commissaire général, et son dévoué collaborateur, M. René Boureau, qui n'ont mesuré ni leur temps ni leur peine pour la réussite de cette grande semaine cycliste, ont dû être contents de ce premier résultat.

◆ ◆ ◆

PENDANT de longues années, les courses cyclistes ne sont pas parvenues à attirer l'attention des Pouvoirs publics. On n'y voyait qu'un jeu, bon pour amuser les foules accourues pour regarder les coureurs se disputer quelques maigres prix sur un bout de route ou de promenade publique, mal clôturé, mal gardé, au sol défectueux, aux virages dangereux, causes de multiples accidents et ennemis de tout progrès sportif.



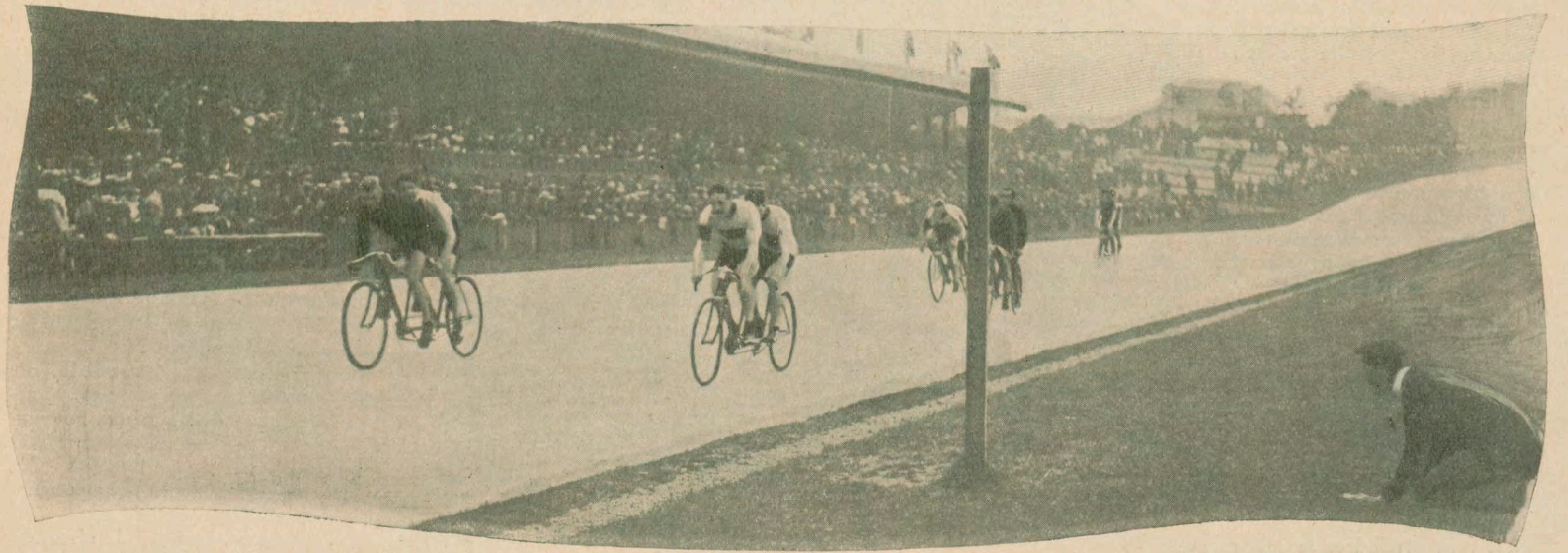
Kimble 1er. Mayer 2e. Jue 3e. Domain 4e Broka 5e.
La finale du Handicap International

Les choses ont bien changé depuis. Tout d'abord, les adeptes du nouveau sport étant chaque année beaucoup plus nombreux, on s'est aperçu que les courses cyclistes pourraient devenir un spectacle suivi et lucratif. De là, vint la création de pistes spéciales, aménagées selon les besoins du jour, aussi bien pour la sécurité des coureurs que pour la commodité du public.

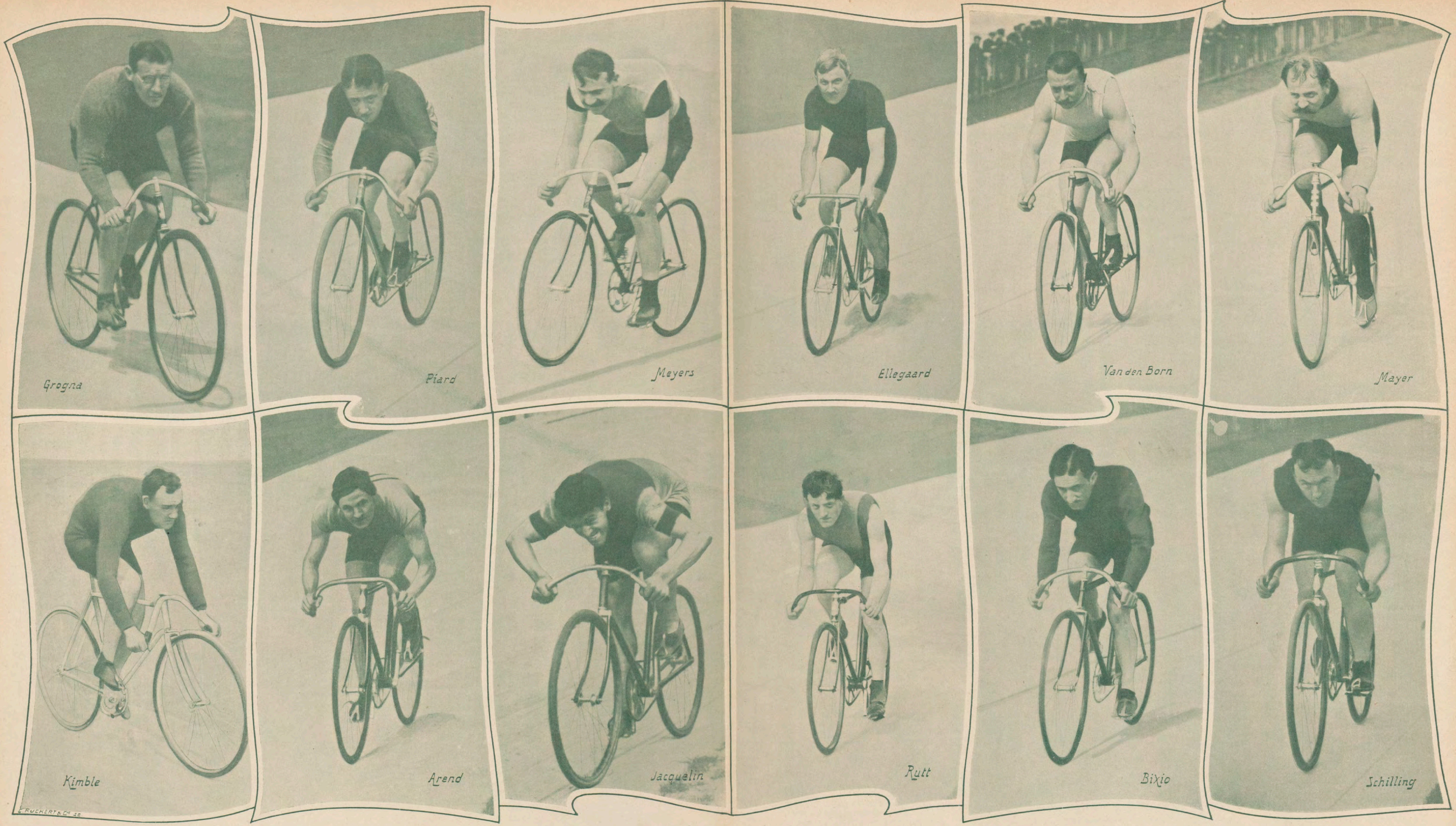
L'exemple donné à ce sujet par l'Angleterre fut rapidement suivi, et en peu d'années, l'Europe et même les pays d'outremer virent surgir un nombre infini de pistes de toute dimension.

Alors seulement, le sport cycliste put prendre sa forme définitive et se classer à côté des autres sports déjà bien organisés, qu'il ne tarda pas à dépasser en vogue. Il devint non seulement un spectacle très couru du public, mais encore le motif déterminant d'une industrie considérable et de ressources sans cesse grandissantes pour le budget national.

Devant cet état de choses, les Pouvoirs publics, vivement sollicités, commencèrent à s'émouvoir. Le premier Grand Prix Cycliste de la Ville de



Ellegaard-Arend 1ers. Meyers-Grogna 2es. Eros-Bixio 3es. Broka-Massart 4es. Jacquelin frères 5es.
La finale de la Course de tandems.


Grogna
Piard
Meyers
Ellegaard
Van den Born
Mayer
Kimble
Arend
Jacquelin
Rutt
Bixio
Schilling
E. RUCKERT & Cie SC.

LES FAVORIS DU GRAND PRIX DE LA VILLE DE PARIS (1903)

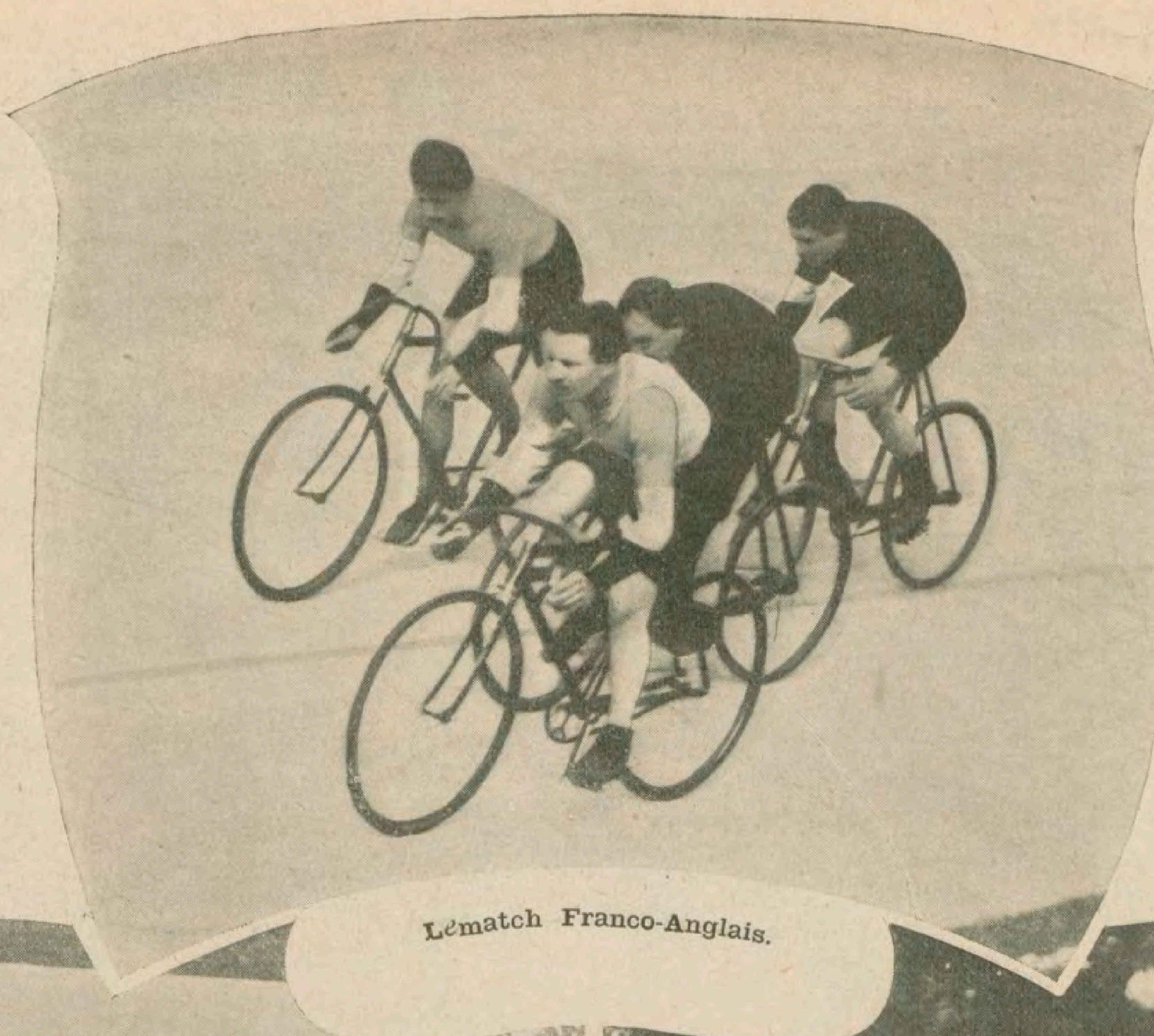
Supplément à *La Vie au Grand Air* du 19 juin 1903.

Paris, fondé en 1894, fut doté par le Conseil municipal d'un bel objet d'art. Ce ne fut que le premier pas, et le succès fut tel qu'il en provoqua d'autres plus décisifs.

La première épreuve avait été courue sur le Vélodrome de l'Est, aujourd'hui disparu. Or, le Grand Prix Cycliste ayant été fondé dans un but de bienfaisance et les bénéfices devant revenir aux pauvres, le Conseil municipal décida la construction d'une piste spéciale dans le bois de Vincennes. Cette piste, de 400 mètres de tour, fut le théâtre de la grande épreuve pendant cinq années.

D'autre part, le Conseil municipal dota la course d'une riche subvention qui en fit la mieux pourvue de toute l'année, ce qui détermina son succès grandissant.

En 1900, on profita de l'Exposition Universelle pour remplacer l'ancienne piste, devenue insuffisante, par une nouvelle piste de 500 mètres, avec des installations complètes pour le public et les coureurs. C'est cette belle piste qui servira définitivement aux futures péripéties du Grand Prix Cycliste qui est en train de se disputer pour la dixième fois.



Le match Franco-Anglais.

L'Équipe anglaise.
Les représentants de l'Angleterre étaient: Ingram, Janson, Bailey et Payne.

L'Équipe française.
Les représentants de la France étaient : Decaup, Charvier, Herbert et Le Moult.

Les vainqueurs des épreuves précédentes furent, par ordre chronologique, Banker (Américain), Morin (Français), qui eut l'honneur unique jusqu'ici de gagner la grande épreuve trois années de suite; Bourrillon (Français), Tommaselli (Italien), Jacquelin (Français), Ellegaard (Danois), et Meyers (Hollandais).

Comme on le voit, le groupe des lauréats fut éminemment international, puisque cinq nations y furent représentées. La France, toutefois, s'y est taillé la part du lion, car sur neuf épreuves, elle en a gagné cinq avec trois représentants, tandis que les pays étrangers n'ont réussi à la gagner que quatre fois, sans qu'aucun d'eux ait pu renouveler sa victoire.

Un fait remarquable est que l'Angleterre, qui fut pendant tant d'années la patrie incontestée du sport cycliste et la pépinière des champions du monde, ne figure pas sur la liste des nations victorieuses.

L'Allemagne, plus nouvelle venue, mais déjà redoutable, n'est pas non plus parvenue à y tracer son nom.

Un accident.
L'amateur Augris après sa chute dans la Course de Primes. Il porte plusieurs blessures à la tête.

D'autre part, l'année dernière, la finale de la grande épreuve réunissait justement les représentants des trois plus petites nations engagées : la Hollande avec Meyers, la Belgique avec Grogna et le Danemark avec Ellegaard. Par contre, la France, depuis deux ans de suite, n'a pas pu y faire arriver un seul candidat, tandis qu'en 1897, ses trois défenseurs y figuraient seuls, à l'exclusion de tous les étrangers.

Curieux exemple des revirements de la Fortune !

Cette année, le Grand Prix Cycliste se trouve particulièrement favorisé, et jamais il n'aura réuni un lot plus complet d'étoiles, venues de tous les points du monde pour disputer le glorieux trophée. C'est qu'en effet, à part Major Taylor et Kramer, empêchés pour des causes diverses, tous les coureurs de vitesse ayant un nom y figurent.

Car on peut dire que, dans le sport cycliste, la carrière d'un coureur, si belle qu'elle soit, n'est pas complète s'il n'a pas gagné le Grand Prix de Paris à Vincennes, qui est aux coureurs cyclistes ce qu'est le Grand Prix de Paris à Longchamp pour les chevaux. C'est la consécration définitive, c'est le classement officiel du vainqueur à la tête de sa génération, c'est la gloire désormais intangible, car le nom du vainqueur se trouve inscrit dans des archives qui ne peuvent plus périr; c'est aussi le profit, car toutes proportions gardées, ce sont, chacune dans sa spécialité, les deux épreuves les plus richement dotées de toute la saison.

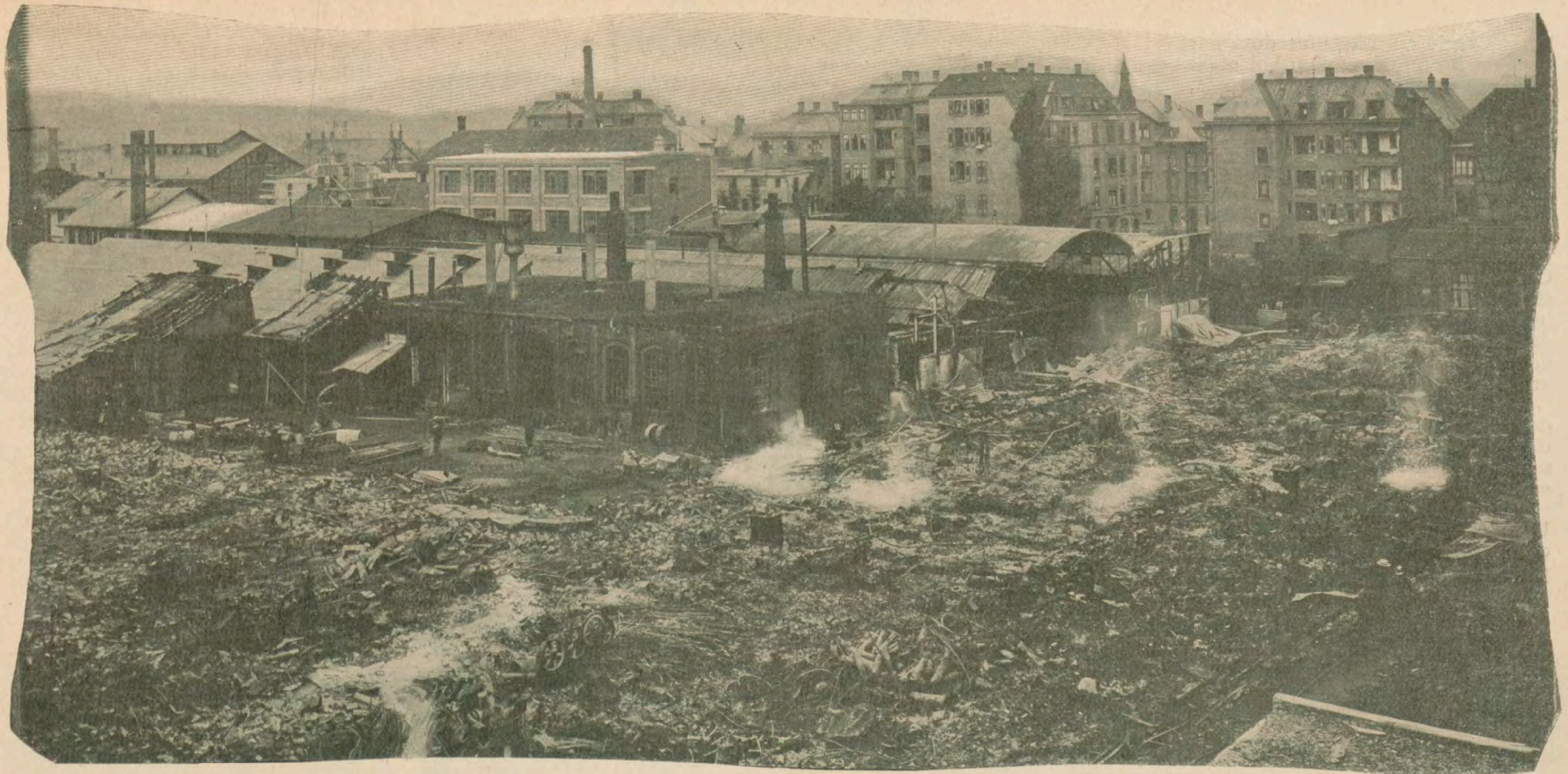
Toutes ces raisons expliquent donc aisément le succès périodique du Grand Prix Cycliste, succès qui ne se ralentit pas et qui, au contraire, semble grandir incessamment.

La grande partie se joue en trois actes. Elle a commencé dimanche dernier pour se continuer jeudi et se terminer dimanche prochain.

La première journée a été vraiment triomphale. Rien n'y a manqué: un nombre de concurrents comme on n'en avait encore jamais vu; des épreuves dont plusieurs ont été passionnantes; une température à souhait, jusqu'à la petite averse qui a causé quelques craintes, mais pour faire paraître meilleur le soleil qui revint ensuite, et pour terminer, une recette superbe qui bat les records précédents par environ 3.000 francs.

Voilà qui est de bon augure pour la suite.

Ernest Mousset.



Les usines de la « Daimler Motoren-Gesellschaft » à Cannstadt, après le terrible incendie qui vient de les détruire, presque en totalité

A LA VEILLE DE LA COUPE

L'Incendie des Mercédès et de l'équipe allemande

Il n'est plus aujourd'hui de chauffeur qui ne connaisse, fût-ce au moins de nom, la célèbre marque allemande Mercédès.

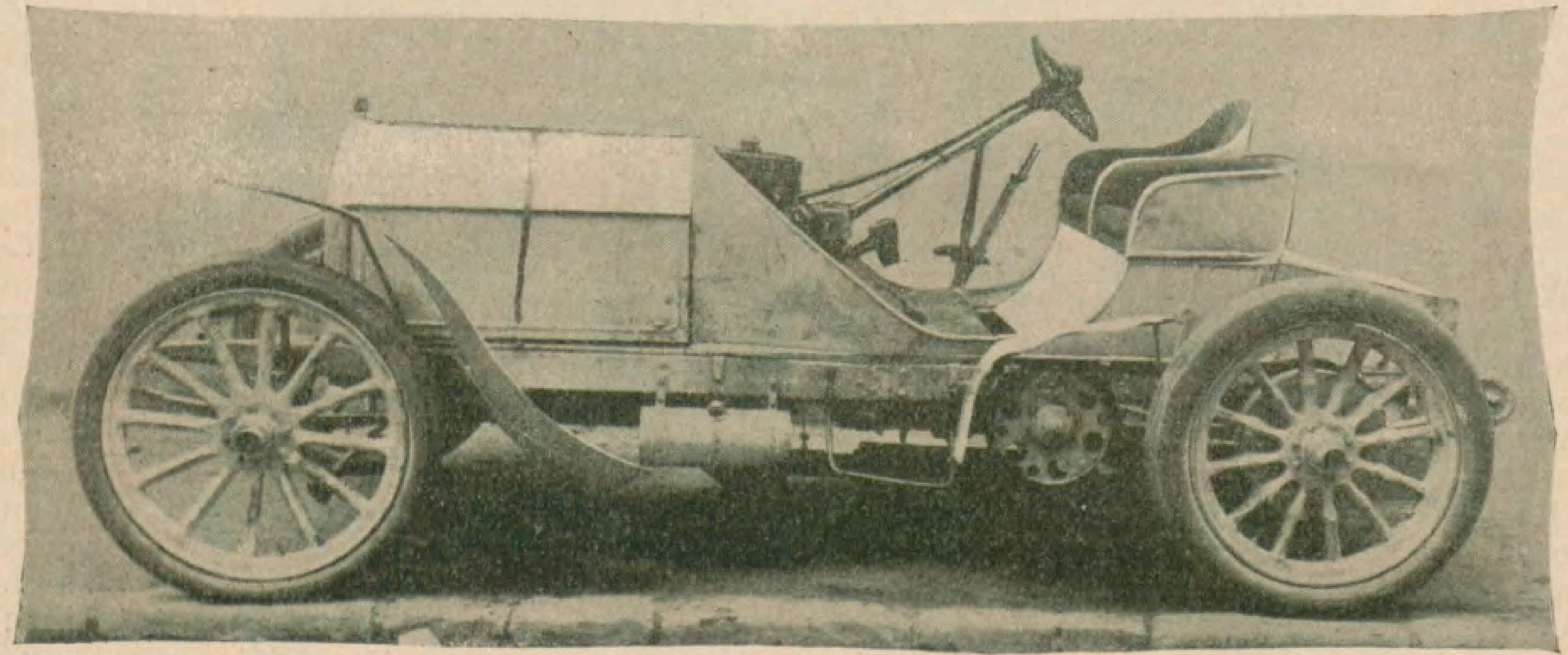
M. Maybach, ingénieur des usines Daimler

Quelques mots d'explication, tout d'abord, sur ce nom d'apparence bizarre et dont les sonorités espagnoles ont je ne sais quoi d'étrange au pays de Gœthe. Car c'est dans le pays sinon de Gœthe lui-même, né à Francfort, mais de Schiller, Wurtembergeois, et à Cannstadt, petite ville située en face de Stuttgart, capitale du Wurtemberg, que s'élève ou que plutôt s'élevait l'usine de la Daimler Motoren Gesellschaft qui vient d'être détruite par un incendie effroyable.

C'est là, du reste, un lieu classique et historique de l'automobile, ce fut de ces murs aujourd'hui calcinés que sortirent les premiers moteurs à explosion de Daimler dont le collaborateur actif fut Maybach le Directeur de l'usine actuel. Ce furent de là que sortirent également les premiers véhicules automobiles classiques.

Ce fut là également que l'on construisit les fameuses Mercédès, dont le nom est celui de la seconde fille de M. Jellineck, administrateur de la Société Daimler.

Il y avait là un centre merveilleux de découvertes et de travail. Si l'industrie automobile est avant tout française, il n'y a nulle fausse honte à confesser que nous avions trouvé là, dans cette patrie du moteur, des rivaux extrêmement redoutables et avec lesquels nous espérions lutter enfin, et de façon définitive dans la Coupe Gordon-Bennett.



La voiture Mercédès de course dite Mercédès-Simplex
Les trois voitures qui devaient représenter l'Allemagne dans la Coupe Gordon-Bennett étaient de ce modèle. Elles ont été détruites dans l'incendie.

La maison Mercédès n'avait, en effet, presque jamais fait courir. Elle se réservait, en général, pour les épreuves de Nice qu'elle enleva successivement en 1901 avec des 35-chevaux; en 1902, avec des 45-chevaux, et en 1903 avec des 60-chevaux.

Dans Paris-Berlin les 35-chevaux Mercédès n'avaient pas été heureuses; mais dans Paris-Vienne les 45-chevaux obtinrent un succès éclatant et l'on se souvient encore des polémiques acharnées auxquelles donna lieu l'arrivée du comte Zborowsky, classé premier sur le temps de course et distancé sur le temps perdu en Suisse.

Cette année, la maison Mercédès, désormais lancée sur un pied de production énorme, avait commencé la lutte avec les nôtres dans Paris-Madrid où ses deux types de 60 et de 90-chevaux avaient fort bien figuré. On ne sait pas ce qu'il serait advenu finalement à Madrid, car un peu moins rapides que les nôtres, mais parfaitement régulières, les 60-chevaux Mercédès paraissaient à tous très redoutables sur la fin. Quant aux 90-chevaux nouvellement sorties, nul ne peut dire ce qu'elles auraient donné. Avec quelques pannes légères qui les retardèrent, elles avaient fait excellente impression de vitesse.

Nous les attendions dans la Coupe Gordon-Bennett où elles devaient représenter les couleurs allemandes du Deutscher Automobil-Club et c'est leur participation qui devait constituer le gros intérêt de l'épreuve par la lutte qu'on espérait entre leurs trois voitures et les trois nôtres.

Elles ne sont plus aujourd'hui que des cendres. Mais la Société Daimler n'a pas voulu abandonner ses chances à la victoire. Malgré le désastre dont elle vient d'être victime, elle a décidé que trois voitures touristes Mercédès 60-chevaux se mettraient en ligne dans la Coupe. Les conducteurs seront le baron de Caters, Foxhall Keene et Jenatzy. Cet incendie est certainement le plus gros sinistre qui se soit encore abattu sur notre monde automobile.

Ce sont des millions qu'intéressent aujourd'hui les usines automobiles. Heureusement que l'usine Mercédès était à moitié reconstruite déjà et que d'ici peu les commandes pourront se retrouver.

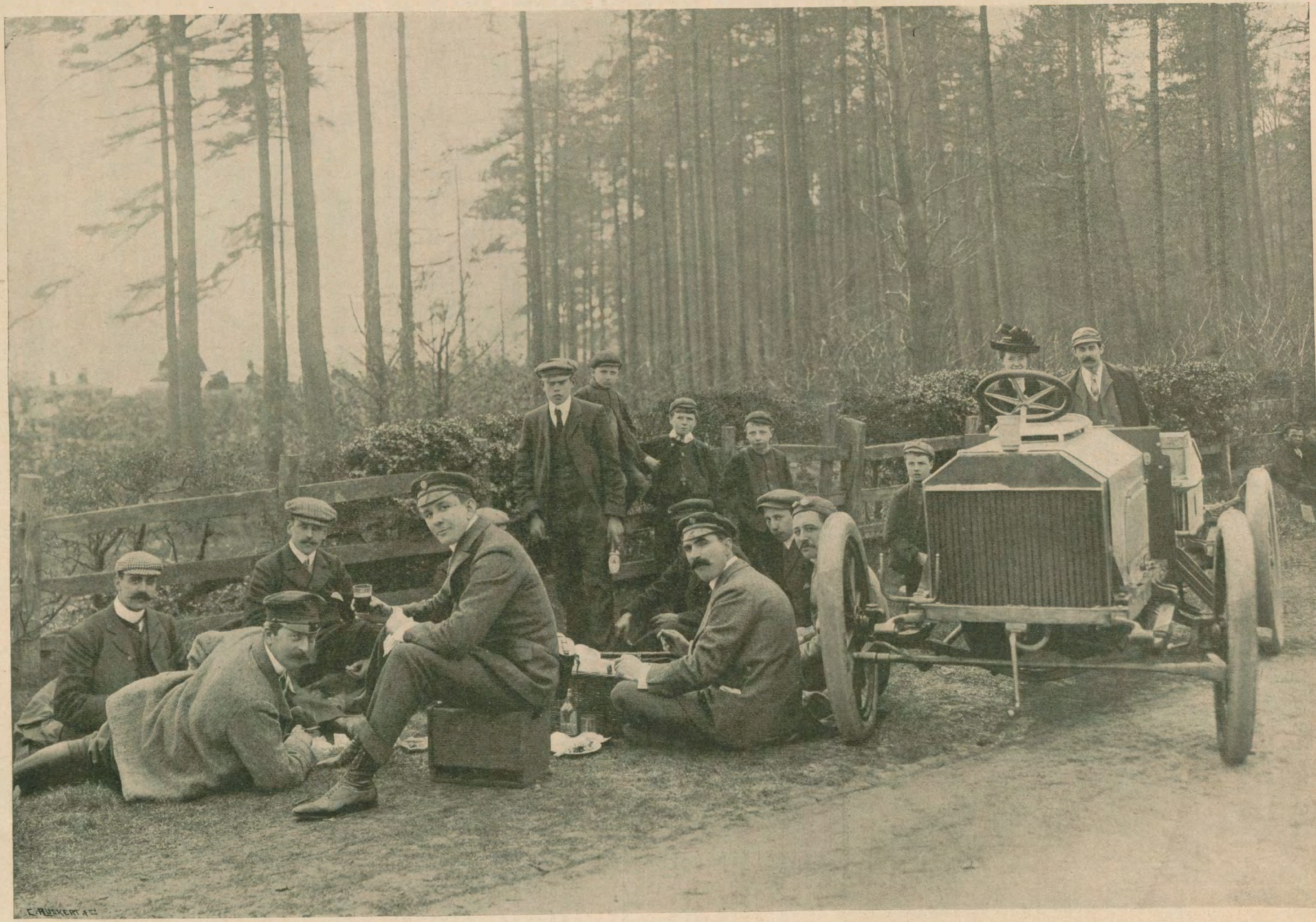
Mais l'intérêt de la Coupe Bennett n'en est pas moins considérablement amoindri.

Dans notre dernier numéro nous signalions la guigne fameuse de la Coupe.

Décidément elle continue.

GEORGES PRADE.

Un déjeuner sportif en Irlande



J. W. Stocks, 3e tenant, ex-recordman de l'heure bicyclette.

M. Mark Mayhew 1er remplaçant.

C. Jarrott, 2e tenant, vainqueur du Circuit des Ardennes.

M. S. F. Edge, gagnant de la Coupe en 1902, 1er tenant en 1903.

Une des Napier, 35 chevaux, de la Coupe 4 cylindres verticaux et transmission à cardan.

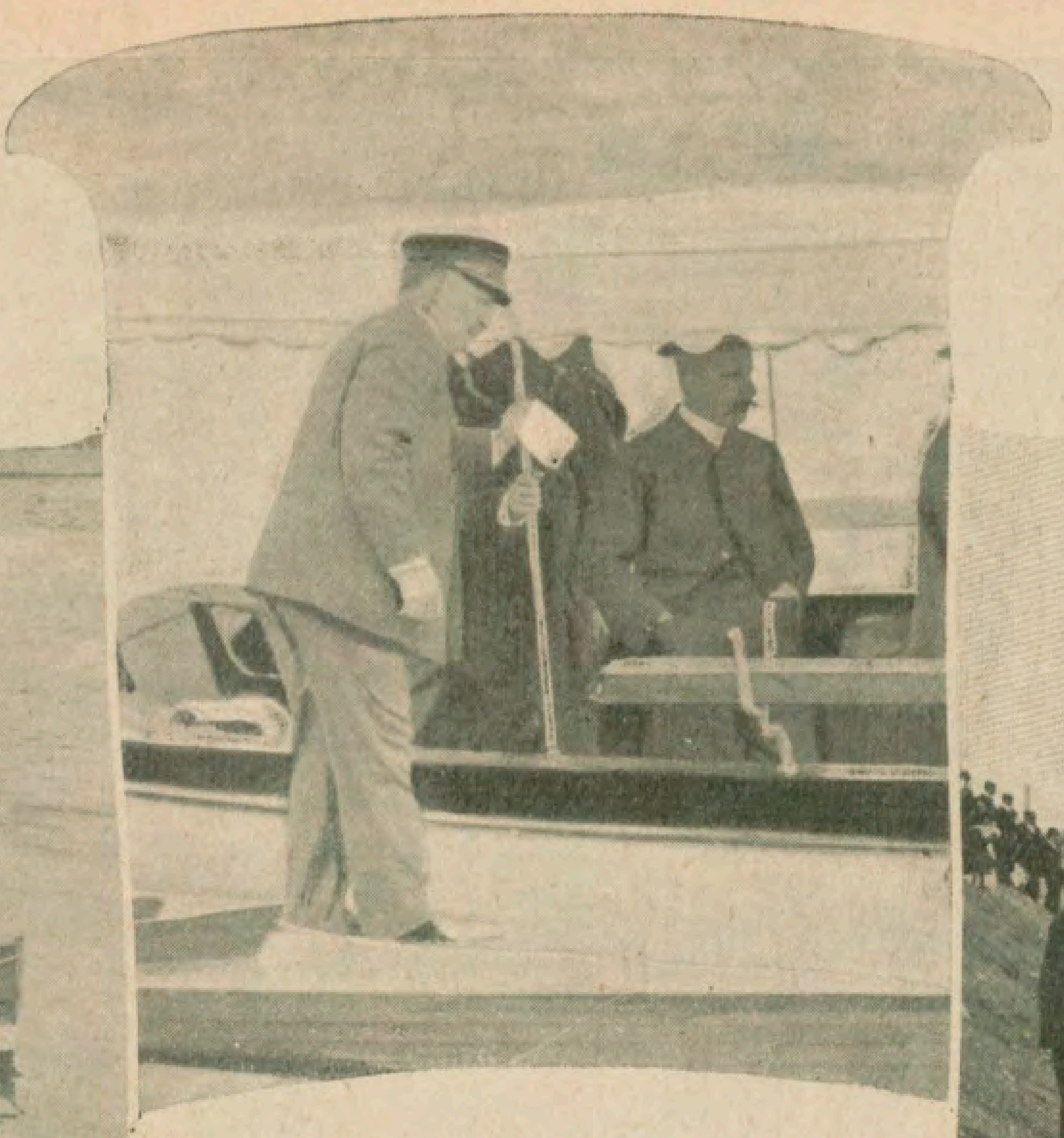
L'ÉQUIPE ANGLAISE SUR LA ROUTE DE LA COUPE GORDON-BENNETT

L'équipe anglaise des Napier déjeune en plein air sur la route. Les dévoreurs de kilomètres ne se contentent pas de cette nourriture sportive.

La Fête Sportive du Rowing-Club

La façon charmante et si réussie dont le Rowing-Club de Paris, la doyenne des Sociétés françaises d'aviron, a fêté, dimanche, son cinquantenaire peut servir de modèle à toutes ses cadettes de l'athlétisme. Nous souhaitons à toutes une telle vitalité et d'aussi heureux résultats.

La course de bateaux à moteurs.
Le départ de Kiss II.



M. Lagogué, président du Rowing-Club.

La Bombe.
C'est le signal du départ.

C'EST par une triple manifestation sportive, gastronomique et artistique que le Rowing-Club de Paris a célébré, dimanche, sa cinquantième année d'existence. Le gros morceau de la fête était naturellement la journée de régates organisées dans le bassin de Courbevoie-Asnières, auxquelles de nombreux rameurs ont pris part et qui ont pleinement réussi.

Cette première journée en Seine — l'ouverture effective des régates parisiennes — a été un charmant prélude à la belle journée internationale qui nous est préparée pour dimanche prochain. Toutes les sommités du monde de l'aviron se trouvaient réunies au beau garage du R. C. P. et le quai de Courbevoie était noir de monde tout le long du parcours.

En effet, pour le gros public l'attrait était rare de pouvoir suivre les épreuves de bout en bout. Le Rowing avait eu, cette fois, l'idée amusante de faire courir avec virage, ce qui permettait de ne pas perdre de vue les concurrents. Au point de vue spectacle, ce fut au mieux. N'insistons pas sur le côté purement sportif : les abordages et bousculades étaient inévitables, surtout avec des équipes de la région peu accoutumées aux virages. Mais les organisateurs s'étaient surtout montrés soucieux de plaire au public. Ils y ont pleinement réussi. Le but était atteint.

Il est d'ailleurs à noter que le côté purement sportif de la manifestation a été fort intéressant. La Société Nautique de la Basse-Seine s'est taillé la part du lion en s'adjugeant les courses à quatre débutants, à quatre juniors et a huit.

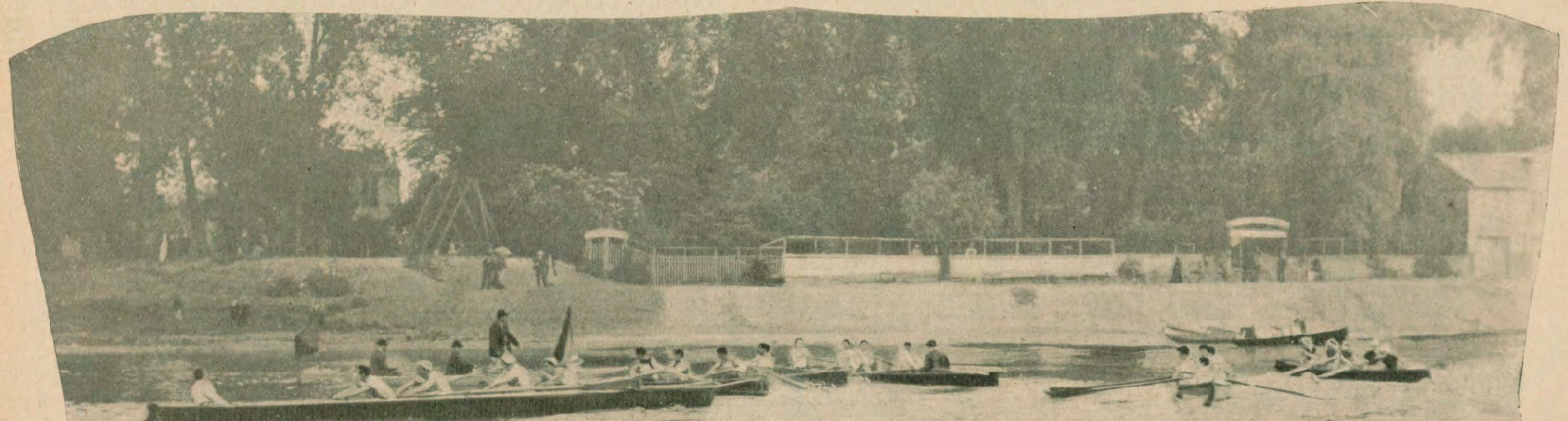
La province a remporté le quatre seniors avec l'excellente équipe de la Société Nautique Soissonnaise, après une fort belle lutte contre le Rowing-Club de Paris.

La course à huit rameurs seniors.
L'arrivée de l'équipe de la Société Nautique de la Basse-Seine, gagnante de l'épreuve.

Le soir, on se réunissait à la salle Hoche. D'abord, grand banquet d'une centaine de couverts. Chair exquise et discours applaudis de MM. Lagogué, Patry, Trézel, conseiller général de la Seine, et Vigouroux, adjoint au maire de Courbevoie. Après table, concert très varié où on a beaucoup goûté Mme Domenici, des concerts Colonne, et plusieurs chansonniers de Montmartre. Le clou de la représentation a été *Ohé! du canot !* aimable revuette de notre collaborateur Magnez, spirituellement et lestement enlevée par MM. Bernard, Rocher, Jaltier, Dubois, José Dupuis, Crozan, Raynaud ; Mlles Dorgère, Chapelas, Nita-Rolla, Hanot, Kerven et Eymard. Fou succès de rire.

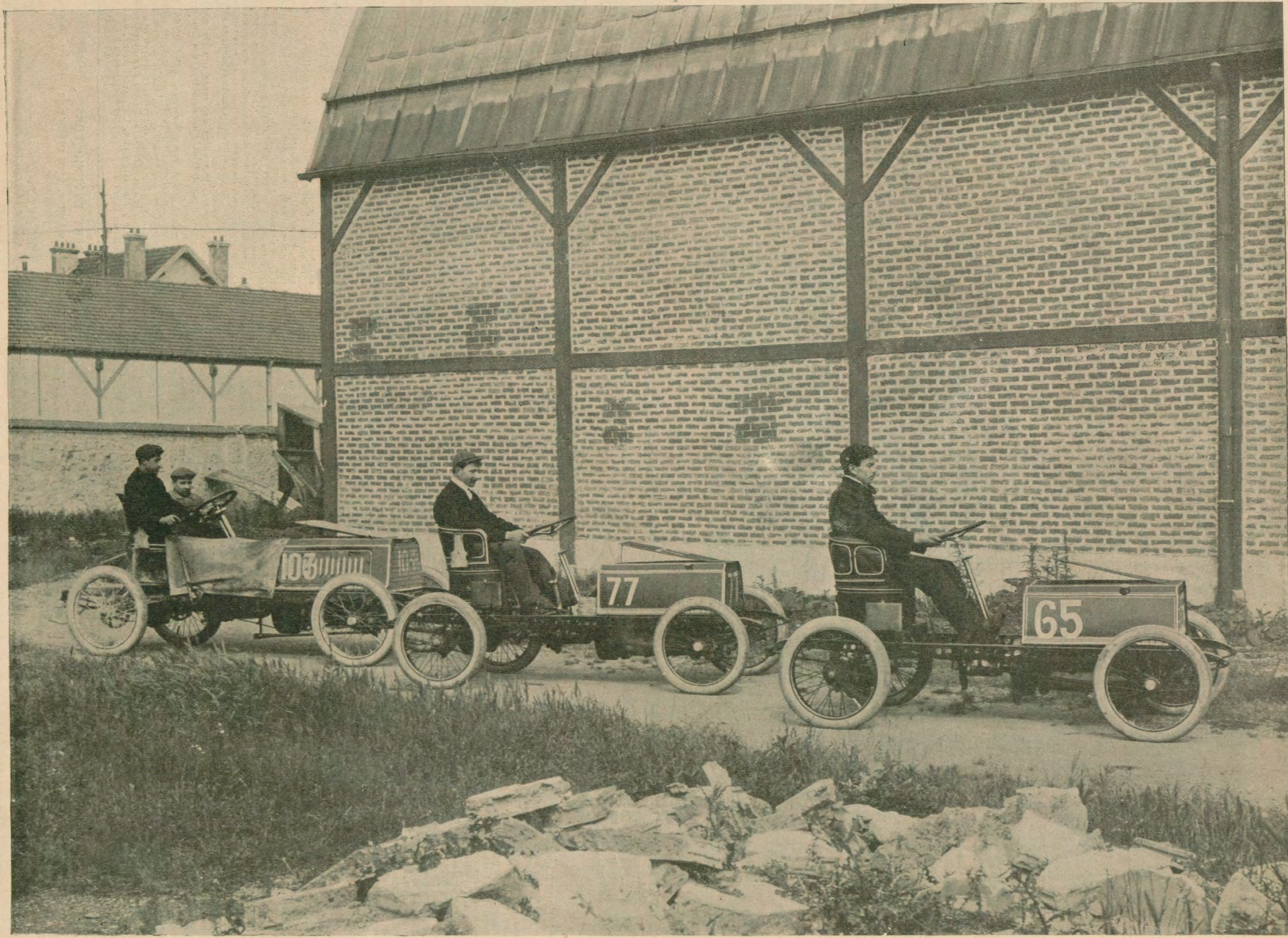
Pour terminer, on a dansé jusqu'à l'aurore.

F. Fos.



Un virage en éventail — Ce n'est peut-être pas aussi sportif qu'une course en ligne droite, mais combien plus pittoresque.

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



L'ÉCURIE *DARRACQ* DANS PARIS-MADRID

La voiture légère d'Edmond et les voiturettes de Villemain et de Wagner, arrivées a Bordeaux dans un excellent rang. Les voitures sont munies de pneumatiques *Michelin*.

Au Tir de Billancourt

Deux intéressants concours de tir viennent d'avoir lieu au Stand Guyot, à Billancourt.

L'un était le Championnat annuel du Fusil de Chasse, *club où l'on ne tire que des oiseaux artificiels et dont le président est M. Gaston Legrand. L'autre était le Championnat annuel du* Pistolet, *la Société que préside le comte Justinien Clary.*

⁂

Le baron de Schonen gagnant du championnat du *Pistolet*.

Le comte de Lambert, gagnant du championnat du *Fusil de chasse*

Ces deux championnats ont été très disputés. Ils ont réuni l'un et l'autre de brillants tireurs, qui, pour la plupart, s'étaient entraînés sérieusement. Aussi de superbes points ont-ils été obtenus.

Le championnat de la Société *le Fusil de Chasse* comprenait deux manches : dans la première on tirait dix oiseaux d'argile lancés d'une tour vers le shooter ; dans la seconde, on tirait vingt oiseaux d'argile lancés devant le shooter. Naturellement, les pigeons artificiels étaient très rapides et ils filaient dans tous les sens.

Il y avait huit prix, et ils n'ont pu être attribués qu'après plusieurs barrages, tant la lutte a été chaude. Voici les noms des tireurs qui les ont obtenus :

MM. : 1 le comte Charles de Lambert, avec 34 sur 35 ; 2 Roger de Barbarin, 38 sur 40 ; 3 Raymond Huet, 38 sur 40 ; 4 Maurice Bucquet, 35 sur 40 ; 5 le comte Louis d'Havrincourt, 27 sur 30 ; 6 Brosselin, 30 sur 37 ; 7 baron Jaubert, 29 sur 37 ; 8 Paul Manoury, 29 sur 35.

Tous les prix consistaient en objets d'art et médailles.

L'autre championnat, celui de la Société *le Pistolet*, a été également très réussi. Le tir se faisait sur des silhouettes représentant un homme, grandeur naturelle, et au commandement. J'ai déjà décrit ce genre de tir dans la *Vie au Grand Air*, je n'y reviendrai donc pas.

La trappe des pigeons d'argile.

Le premier prix a été remporté, dans un style remarquable, par le baron de Schonen avec 8 points, suivi de MM. Paul Gastinne, 2e avec 6 points 3/4 ; Geynet, 3e avec 6 points 1/2 ; Guiard, 4e avec 5 points 1/2 ; René Pensa, 5e avec 5 points 1/4 ; le comte Clary, le dévoué président du club, 6e avec 5 points 1/4 ; le baron Merlin, 7e avec 5 points ; M. Gaston Vallée, 8e avec 5 points.

Somme toute, un vif succès pour les deux clubs.

Paul Manoury.

BLOC-NOTES

⁂

HIPPISME

LE PRIX DE ROCQUENCOURT AU BOIS DE BOULOGNE. — Le programme de la sixième journée (jeudi 11 juin) au Bois était dominé par le Prix de Rocquencourt. Cette épreuve (2.400 mètres, grande piste) dont l'allocation est de 12.000 francs, a été disputée par un champ dont la qualité compensait l'infériorité numérique. Deux pouliches et deux poulains seulement se sont présentés devant les rubans du starting gate : Camisole et La Chine, toutes deux concurrentes honorables du Prix de Diane, et Schebdiz et Théoclès qui venaient tous deux de gagner honorablement l'un à Maisons, l'autre au Bois. C'est Camisole à M. Aumont, montée par Alec Carter, qui a pris la première place, mais d'assez peu, une encolure ; peu s'en est fallu que Théoclès, très énergiquement monté par W. Pratt, ne battît la pouliche sur le poteau. La place des concurrents est très régulière : Camisole se retrouve devant La Chine comme dans le Prix de Diane, et Théoclès, le gagnant du Derby de Bordeaux et du Prix Juigné, sacrifié depuis quelque temps au travail de Quo Vadis auquel il servait de leader, s'est placé entre Camisole et La Chine, se montrant l'égal de Schebdiz, un des bons représentants de la seconde classe.

Franc Picard.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Vous avez roulé dégonflé

Imprévoyance ou paresse. — Eclatement. — Crevaison par un clou. — Combien faut-il de temps pour qu'on s'en aperçoive. — La sale blague. — Examinons la chambre. — Les coupures invisibles. — Hors d'usage.

On roule dégonflé *volontairement* ou *involontairement*.

Le premier cas est d'ailleurs assez rare, car on ne met toujours pas à mal volontairement un pneumatique : cela coûte trop cher. Mais enfin il peut arriver que le chauffeur n'ait avec lui aucun rechange, aucun moyen de réparer pour regagner l'étape. Cela, évidemment, fait peu honneur à sa prévoyance, puisque son pneu est complètement perdu.

Il peut arriver aussi, il faut bien le dire, que voyant qu'on a insuffisamment gonflé, on ait la paresse d'y porter remède. On s'en excuse en alléguant qu'on a peu de chemin à faire, et que cela ne peut pas avoir de conséquences très graves.

Imprévoyance ou *paresse*, la bourse du chauffeur s'en ressent d'ailleurs assez, puisque le pneu se trouve ensuite complètement perdu.

Les chauffeurs prudents et soigneux apportent une grande attention à ne pas rouler dégonflé. Aussi ont-ils presque toujours à la bouche cette réponse qu'ils croient victorieuse :

— *Mais j'ai roulé juste le temps de m'arrêter!*

En êtes-vous bien sûr?

Non, d'ailleurs, que nous ayons la moindre intention de mettre votre bonne foi en doute, mais pour cette raison fort simple, que **s'arrêter dès que l'on s'aperçoit qu'un pneu est dégonflé ne veut pas dire qu'on s'est arrêté assez tôt,** ou, en d'autres termes, qu'on s'est aperçu assez tôt que le pneu était dégonflé ou en train de se dégonfler, ce qui est l'essentiel.

En effet, le fait est très rare, heureusement, qu'on rencontre sur son chemin un silex, un tesson de bouteille, une vieille boîte de conserves qui traverse net toute l'épaisseur d'une enveloppe et provoque ainsi un éclatement immédiat et bruyant.

Le plus souvent la perforation est provoquée par un clou, bien que l'on crève très rarement, à l'heure actuelle, en faisant usage de notre *arrache-clous Michelin*. Or, tous les chauffeurs le savent, un clou ne pénètre jusqu'à la chambre qu'après un certain nombre de tours de roue. La perforation se fait donc insensiblement, et quand le clou a pénétré assez avant pour percer la chambre, il obture en général assez bien la blessure, et le pneu mettrait souvent un temps excessivement long à se dégonfler si la roue ne tournait pas.

Mais sous l'influence de la marche, le clou est à chaque tour de roue déplacé plus ou moins de son logement en passant sur le sol, et laisse, par suite, échapper une certaine quantité d'air. Il revient en place dès qu'il a quitté le sol, pour recommencer peu après et ainsi de suite.

(*A suivre.*)

Michelin & Cie.

FINANCE

Marché irrégulier

L'irrégularité est, à l'heure présente, la caractéristique du marché.

Tandis que notre rente française est ferme ainsi que les chemins de fer et les principales valeurs industrielles, tandis que se poursuit la marche ascensionnelle de la plupart des fonds d'États étrangers, deux groupes sont remarquables pour leur mauvaise tenue.

C'est, d'abord, celui du Rio-Tinto, où l'on enregistre les fluctuations les plus rapides et les plus larges, où se porte la triple spéculation de New-York, de Londres et de Paris, provoquant brusquement toujours, illogiquement souvent, la hausse et la baisse.

C'est, ensuite et surtout, celui des mines d'or. Oh! là il n'y a pas d'oscillations! C'est la baisse continue, incessante, progressive et perpétuelle. Elle est irraisonnée. On lui donne, comme unique motif, la question de la main-d'œuvre. Le motif est valable, certes, mais point prépondérant, et d'autres seraient à invoquer en faveur de la hausse. Le vrai, c'est que la clientèle est découragée, lassée, qu'elle vend tout, que les offres ne trouvent pas contre-partie.

Dès qu'une solution sera acquise pour cette question de la main-d'œuvre, on s'apercevra qu'il y a quelques arguments à faire valoir pour établir que les mines du Transvaal — et les autres — sont cotées infiniment trop bas. Pour le moment, celles qui, régulièrement, distribuent des dividendes, s'effondrent tout comme celles qui n'en ont jamais donné. Voilà qui suffit à indiquer l'état d'esprit de ce groupe. Les porteurs auxquels ne manquent ni sagesse, ni sang-froid, ni capitaux, se bornent à attendre. Plutôt que de liquider en perte sensible leurs positions, ils les conservent, se souvenant de cet axiome financier : « A la Bourse, on revoit toujours ses cours ».

G. Levrai.

BILLARD

Le match que j'annonçais la semaine dernière entre Marva et Sanchez a tenu plus encore qu'on ne pouvait s'y attendre.

La partie avait lieu en 1500, divisée en cinq séances.

Dès le début on pouvait augurer que Marva battrait tous les records établis à ce jour.

A la seconde reprise il exécutait en 42 minutes une magnifique série de 263 carambolages. Les jours suivants il continuait dans le même train endiablé et arrivait aux 1500 points, ayant dépassé deux fois la série de 200 et deux fois la série de 100 et atteignant la moyenne énorme de 40 points par reprise.

Il y a lieu d'espérer que ce succès si probant encouragera et stimulera le crack espagnol et que l'année prochaine ne se passera pas sans qu'il se rencontre en une grande partie publique avec le gagnant du dernier championnat de la Brunswick, Vignaux. Son adversaire, Manuel Sanchez, a affirmé, au cours de ce match, sa complète transformation. Malgré le jeu écrasant de Marva il a réussi à faire la moyenne plus qu'honorable de vingt points par reprise et chacun sait combien il est difficile de bien faire en face d'un homme qui a un abattage pareil à celui de Marva.

Encore un bon coup de collier de Sanchez — qui est un studieux et un méritant — et on pourrait avoir un joli tournoi par équipes, française, américaine et espagnole.

Count Reddeer.

BIBLIOGRAPHIE

La quatrième édition du Guide Michelin, si utile aux touristes ou plus spécialement aux chauffeurs qui voyagent en France, vient de paraître.

Nous signalons à nos lecteurs les renseignements que ce guide renferme et les améliorations qu'un rapide examen nous a permis de constater.

Dans un premier chapitre se trouvent groupés tous les renseignements et conseils utiles aux chauffeurs qui roulent sur des pneus Michelin.

Le second chapitre a trait aux localités où il existe un mécanicien, un dépôt d'essence. Il contient plus de cent plans des principales villes de France, sur lesquels sont indiques clairement, à l'aide de signes conventionnels, tous les renseignements nécessaires à un chauffeur : Hôtels, mécaniciens, monuments, etc.

Un troisième chapitre donne des renseignements pratiques sur les douanes, le droit du chauffeur, la circulation des automobiles, le prix des transports, les causes des pannes et leurs remèdes, les notices des principaux constructeurs sur la conduite et l'entretien de leurs voitures, etc.

Il contient une carte routière de France très claire, tirée en trois couleurs, formant tableau d'assemblage des feuilles de la carte au 100.000e.

Enfin, malgré toutes ces adjonctions, qui font du Guide Michelin 1903 un volume de près de 700 pages, de même que l'an dernier, il est offert gratuitement, On le trouvera chez les 100 dépositaires du Stock Michelin et chez les principaux constructeurs ; pour le recevoir franco il suffit d'envoyer 0 fr. 45 en timbres-poste à Michelin-Guide, Clermont-Ferrand, ou à Paris, 105, boulevard Pereire.

COMMENT DEVENIR FORT

par J. de Lerne, avec préface de Gabriel Bonvalot.

1 volume.................. **3.50**

En vente dans notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : 1 fr. 25 la ligne.

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

es **Assurances Spéciales,** *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien aite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la conractent pleine et entière garantie, doit être faite vec beaucoup de soins, et demande le concours e spécialistes rompus à la confection des conrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de cheaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la olice souscrite ne vaut que par les clauses y insrites, clauses qui varient à l'infini suivant les as.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en énéral, et tout particulièrement des assurances portives pour lesquelles elles se sont spécialiées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assués et ne pas payer des primes exagérées feront onc bien de s'adresser aux **Assurances Spéiales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneont toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** enoient donner verbalement toutes les explications tiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41.

AUTOMOBILES

oiture G. Richard Brasier, classée dans Paris-Vienne 5e voiturette et 1re des voitures G. Rihard, force 14 H. P., deux baquets, gros pneus ontinental 1903. Carburateur Longuemare, 65 k. n palier ; essais sur avis préalable. Splendide ocasion. S'ad. : 4 et 6, rue de Sèze, *International utomobile Office*. Téléph. 305.50. (01010)

vendre voiturette Guillaume, 1re à Vienne, 1re Côte de Turbie, 1re le Mille, 1re le Kilomètre, Voiture 40 chx G. Richard Brazier de course. arcel Gassier, 8 rue du Général Henrion-Berier. Neuilly, tél. 84. (01011)

rand garage central d'automobiles, 4, rue Buffault (Faubourg Montmartre). Voitures euves et d'occasion de toutes marques. Plusieurs **Darracq 1903**, 12 ch., état de neuf, rix très avantageux. (01012)

M. G. Delabarre de Bay, ex-directeur de *Paris-chauffeur*, vient de s'installer 11, rue Charcot, à Neuilly-sur-Seine (téléphone n° 84 Neuilly) et va livrer rapidement la voiture l'*Européenne*, munie d'un moteur de Dion 6 chx, permettant de monter les côtes à toute allure. Prix : 2 places, 3.550 francs ; 4 places, 3.700 francs. (01013)

Gladiator. Voitures et châssis 2 et 4 cylindres livrables immédiatement. Maleville, Libourne. Facilités de paiement. (01017)

Automobile 12 chx, 2 cyl. cde p. chaînes 4 vit. prise directe, bonne marque, carrosserie gd luxe abs. neuve à v. de suite px très réduit. Ecr. Bauer 5, rue de Provence. (01018)

A vendre, CHARRON, GIRARDOT et VOIGT 15 chx neuve.
PANH. LEVASSOR, 24 chx, occ.
PANH. LEVASSOR, 12 chx, occ.
PANH. LEVASSOR, 8 chx, occ.
CLEMENT, 8 chx, occ.
CLEMENT, 5 chx, occ.
E. Loste, 37, rue Brunel. Télép. 555-43. (01014)

Les chauffeurs trouvent à « l'Auto-Palace », 77 bis, avenue de la Grande-Armée, un grand garage modèle installé avec tous derniers perfectionnements et un vaste atelier de réparations dirigé par un contremaître connu. Télép. 524-27 (01015)

PANHARD tonneau 12 HP 2 allumages, carr. luxe 3 leviers.	11.500 fr.
PANHARD tonn. 10 HP Centaures, état de neuf.	12.000 fr.
PANHARD tonneau 7 HP Phœnix, 2 allumages neuf.	7.600 fr.
PANHARD tonn. 7 HP Centaure, état de neuf	9.000 fr.
PANHARD tonn. 8 HP Paris-Amsterdam, exc. état.	7.000 fr.
RENAULT tonneau 10 HP, disponible, neuf	9.800 fr.
RENAULT tonn. 8 HP presque neuf	7.000 fr.
RENAULT tonn. 9 HP presque neuf	7.000 fr.
Voitures et voiturettes de grande marque depuis	2.500 fr.

Tattersall de la Madeleine, 18, r. Royale. Tél. 131-24. (01016)

TÉLÉPHONE : 283-69

VISITEZ A PARIS

La Maison Moderne

82, rue des Petits-Champs (près la rue de la Paix)

○ ○ ○

LE PLUS GRAND CHOIX
D'OBJETS DE STYLE NOUVEAU

Ameublement, Décoration, Éclairage

Pour Installations à la Ville et à la Campagne

○ ○ ○

MAROQUINERIE (signée Pinchon) **pour GENS DE SPORT :**
POCHETTES, PORTE-CIGARES, PORTE-FEUILLES, BUVARDS, PORTE-MONNAIE, CEINTURES, COLLIERS
ORFÈVRERIE, BIJOUX, HORLOGERIE, BRONZES, ÉTAINS, VERRERIE
PORCELAINES DANOISES, BING & GRONDAHL (COPENHAGUE)

○ ○ ○

En vue d'un prochain transfert de notre Maison, actuellement 82, rue des Petits-Champs, nous accordons **25 0/0 de Rabais** *sur tous* **Achats au Comptant** *jusqu'à* **Fin Juin 1903**. *Les prix sont toujours marqués en chiffres connus.*

○ ○ ○

Demander le petit Catalogue Photographique envoyé Gratis

Le grand Catalogue illustré de ***500 reproductions*** est envoyé contre mandat de ***20 francs*** et remboursé au premier achat de ***100 francs*** fait dans le délai d'un mois.

CHEVAUX

Démonte de grandes écuries.

PAI. CHEVAUX, 1.63, tr. dist., 7 ans, plein service.	8.500 fr.
PAI. COBS, 1.60, épais, vites, sages, brillants.	6.500 fr.
BEAU CHEVAL DE CAB, 1.63, vite et perçant.	3.500 fr.
RAVISSANT ATTELAGE, 1.60, 7 a., beaux chev. de phaéton conduit par dame.	6.000 fr.
BEL ATTELAGE tonneau et poney, tr. vite et sage conduit par dame dans Paris.	2.300 fr.

PLUSIEURS pur sang de course et de chasse.
Tattersall de la Madeleine, 18, rue Royale Tél. 131-24. (01021)

A vendre, une paire de carrossiers, 1 m. 62, très beaux, très endurants. Paul Bellot, Cognac. (01019)

Poneys et chevaux de 500 à 1.000 fr. M. L. A. 27, av. de Paris, Vincennes, av. midi. (01020)

CHIENS

Chiens de toutes races, de garde, de chasse, d'appartements. 500 médaillés. Chiens d'arrêt bien dressés, Ravry, 4, rue de l'Etoile, Paris. (01021)

DIVERS

A vendre, superbes lapins argentés issus de prix d'honneur, 6 francs pièce. Tricolores du Japon issus de primés, sujets de concours 5 francs. Emballage gratis, s'adr. Léon Gantier, 30 boul. de Cambrai, Roubaix. (01022)

Echanger fusil percussion contre bonne bicyclette. Paul Merlier, Robecq, Saint-Venant (Pas-de-Calais). (01023)

Echos

SEIZE MILLE KILOMÈTRES EN BALLON

Qui ne croirait à lire ce titre prestigieux qu'il s'agit ici de quelque roman d' « aventures extraordinaires » ? *Extraordinaires*, le mot est juste, en effet ; *roman*, le mot serait de trop. Ceci est un livre de « bonne foi », comme dirait Montaigne, et la plus véridique des histoires.

Aussi bien, n'y a-t-il depuis quelques années pas de nom plus populaire que celui du comte Henry de la Vaulx, auprès de ceux que passionnent les progrès de l'aérostation ; et ceux-là, à vrai dire c'est tout le monde, depuis le simple curieux, que séduit la singularité des faits, jusqu'au savant et au patriote, soucieux d'un progrès qui n'importe pas moins à l'art militaire et à la défense nationale qu'à la science elle-même.

Mais ce qui frappe tout d'abord dans ce livre sincère, c'est qu'on y trouve racontée au vrai la carrière d'un aéronaute, et qu'on la suit d'étape en étape.

Le comte de la Vaulx n'a pas reçu depuis une semaine le baptême de l'air, qu'il aspire à recommencer l'épreuve. Puis, à trois reprises encore, en moins de dix mois, le voilà de nouveau passager à bord du *Volga*.

Enfin, onze mois après sa première ascension, nous le trouvons, de passager, promu pilote.

Et c'est alors que les expériences se succèdent, dramatiques et diverses. On imaginerait difficilement, par exemple, spectacle plus poétique et plus grandiose que celui de ces trois aérostats que le comte de la Vaulx nous décrit s'élevant superbement d'un même vol, pour se séparer dans les hauteurs, rivaliser d'altitude et atteindre enfin, à plus de sept, *à plus de huit mille mètres*, des températures de 12, puis de 21° au-dessous de zéro. Quelle scène que celle que nous représente ce compagnon de M. de la Vaulx s'affaissant tout à coup et, au milieu de la manœuvre, tombant sans connaissance, puis ranimé par une insufflation d'oxygène. Nulle théorie, nulle déclamation, mais quel discours nous ferait mieux mesurer, mieux ressentir ce simple héroïsme du savant, dont on parle tant, et qu'ici nous voyons à l'œuvre.

Après les expériences d'altitude, voici celles de durée. Le *Centaure*, parti de Vincennes le 9 octobre 1900, à 5 h. 20 du soir, arrive le surlendemain, à 5 h. 5 du matin, à Korostichef, en Russie (gouvernement de Kiev). C'est un trajet de près de 2.000 kilomètres accompli tout d'une traite, un voyage aérien de près de trente-six heures sans interruption ! Ce résultat, croyons-nous, n'a pas jusqu'à ce jour été dépassé.

Mais la plus fameuse des ascensions de M. de la Vaulx est celle qu'il tenta au-dessus de la mer Méditerranée.

La mer ! Déjà l'aéronaute, avec quelques compagnons, avait fait connaissance avec elle, et dans des circonstances presque tragiques.

Le vent s'élevant plus fort que les voyageurs ne l'avaient prévu au départ, les avait, en deux heures, portés de Vincennes aux confins de la Normandie. De plus en plus, la tempête grossit ; elle fait rage maintenant dans la forêt au-dessus de laquelle plane le ballon. A 40 kilomètres environ, on aperçoit un feu : c'est le phare d'Avranches. Si le vent continue à souffler dans la même direction, c'est dans la presqu'île bretonne que se fera l'atterrissage. Mais, pendant que les passagers du ballon échangent leurs calculs et leurs hypothèses, un bruit confus, — mais ici laissons la parole au narrateur lui-même — « un bruit confus parvient jusqu'à nous, un bruit inquiétant mêle aux rafales et aux bourrasques.

« C'est d'abord un bruissement lointain un grondement régulier, qui, par instants, s pour s'atténuer aussitôt…

« Nous prêtons l'oreille… penchés sur l celle. Une inquiétude nous envahit car tous nous consulter, nous avons la même id même crainte.

« Soudain nous poussons un cri, cri de dét et d'effroi :

« La mer !… la mer ! »

« Oui, c'est la mer. Elle est là devant nou semble nous guetter… elle est là à 500 mèt peine. »

Et c'est alors, en dépit du sang-froid, bonne humeur même qu'affectent quelque des passagers (l'un d'eux, le plus tranquil plus intrépide est marié et père de deux enf une scène d'angoisse indescriptible, ang muette, angoisse de l'inertie forcée, angoiss naît de la vue du danger inévitable et du ment de sa propre impuissance. Et cette aff situation se prolonge pendant deux heures, heures en pleines ténèbres. Et toujours, au sous, la mer et ses hurlements sinistres !

Enfin, il semble qu'on puisse distinguer à rizon une ligne lumineuse et blanchâtre : s ce la côte ? Oui, sans doute ; car on perç présent un battement régulier, qui ne peu que celui des vagues contre les rochers.

Peu à peu, en effet, on s'est rapproché ligne, puis on s'en éloigne et, à mesure qu' est plus loin, le bruit des flots s'atténue, tenant il semble que ce qu'on entend, ce s bruissement, celui des feuilles agitées p vent. Le pilote jette une bouteille dans l'es ses compagnons prêtent l'oreille : un bru verre brisé ; la bouteille s'est abîmée sur l Plus de doute possible, c'est le salut ! scène ! Certains récits des grands historien ciens sont demeurés célèbres, qui ne dépa pas une telle page en pathétique.

Et c'est après cette expérience que M. Vaulx tentait la traversée de la Méditerra Les conditions, cette fois, étaient, il est vrai, autres et l'expédition, toujours aventureuse, entendu, mais où la moindre part possible laissée au hasard, était entreprise à titre d' rience scientifique. Ce n'est pas ici le lieu exposer les résultats ; aussi bien M. de la l'a-t-il fait dans une remarquable *communic* à la Société de géographie, que l'on trou reproduite dans le volume lui-même.

Elle en forme d'ailleurs la vraie conclu nous disant à la fois ce qui a été fait pour l' nautique maritime, et ce qui reste à faire. Car bien là l'esprit du livre. A travers le récit mention de ces quatre-vingts ascensions, à tr cette histoire d'un aéronaute éminent, c' l'évolution même de la science aérostatique dant ces cinq dernières années que nous a tons.

Et voilà comment ce livre « sans prétenti littéraire, ni scientifique » se trouve en défir unir à l'exactitude documentaire, indispensa la science, le ton de simplicité sincère et p tique qui est, par excellence, dans le réci premier mérite de l'écrivain.

⁂

LES FRAUDES

Pour éviter les fraudes et substitutions les sources de l'Etat sont l'objet, en raison de vogue toujours croissante, il faut avoir bien de désigner la source *Vichy-Célestins, Vi Grande-Grille*, ou *Vichy-Hôpital*, et exiger s goulot de la bouteille le disque bleu « Vi Etat » qui en garantit l'authenticité.

OFFICIERS MINISTERIEL

A adj. s. 1 ench. Cham. not. Paris, 30 juin 1
BOIS DE FOUROLLES, Ce 316 h. 87 a. 98 env. C
de St-Aubin, Châteauneuf, La Villotte et Villier
Benoît, ar. de Joigny (Yonne). Etangs des Moin
et de La Ragonnière, com. de La Villotte, Ce 2 h.
M. à p. 180.000 f. S'ad. à Me Vingtain, n. 45, r. Riche

MAISON r. Pierre-au-Lard, 12, rev. br. 9.675 f. M
130.000 f. A adj. s. 1 enc. Ch. n., le 30 j
Me Mahot de la Quérantonnais, n., 14, r. Pyram

Rue des VOLONTAIRES, 1 Angle rue LECOUR
MAISON à adj. s. 1 e
Ch. not Paris, 30 juin 1903. Ce 148m. Rev. 10.5
M. à p. 100.000 f. S'ad. Me Donon, not. 9, r. Villers

VENTE au Palais à Paris, le mercredi 1er
let 1903, à 2 heures.
1° PROPRIETE A PARIS
BOULEVARD VOLTAIRE, N° 1
Revenu brut. . . . . 11.700 fr. environ.
Mise à prix. . . 150.000 fr.
2° MAISON et dépendances **A NOGEN**
SUR-MARNE, avenue Salm, nos 9 et 11.
Contenance. . . . 889 m. 80 environ
Mise à prix. . . . 35.000 fr.
3° MAISON A NOGENT-S-MARI
Avenue Salm, n° 15.
Revenu brut. . . . 1.050 fr. environ.
Mise à prix . . . . . 15. [illegible] fr.
4° TERRAIN A NOGENT S-MARI
Avenue Salm et rue de l'Arbo [illegible] t. Contenan
395 m. 25 c. env. Mise à prix : [illegible].000 fr.
S'adresser à Mes Dubourg, Aron, avoués e
Me Dauchez, notaire.

Impressions de Course

On lit dans *La France Automobile :*

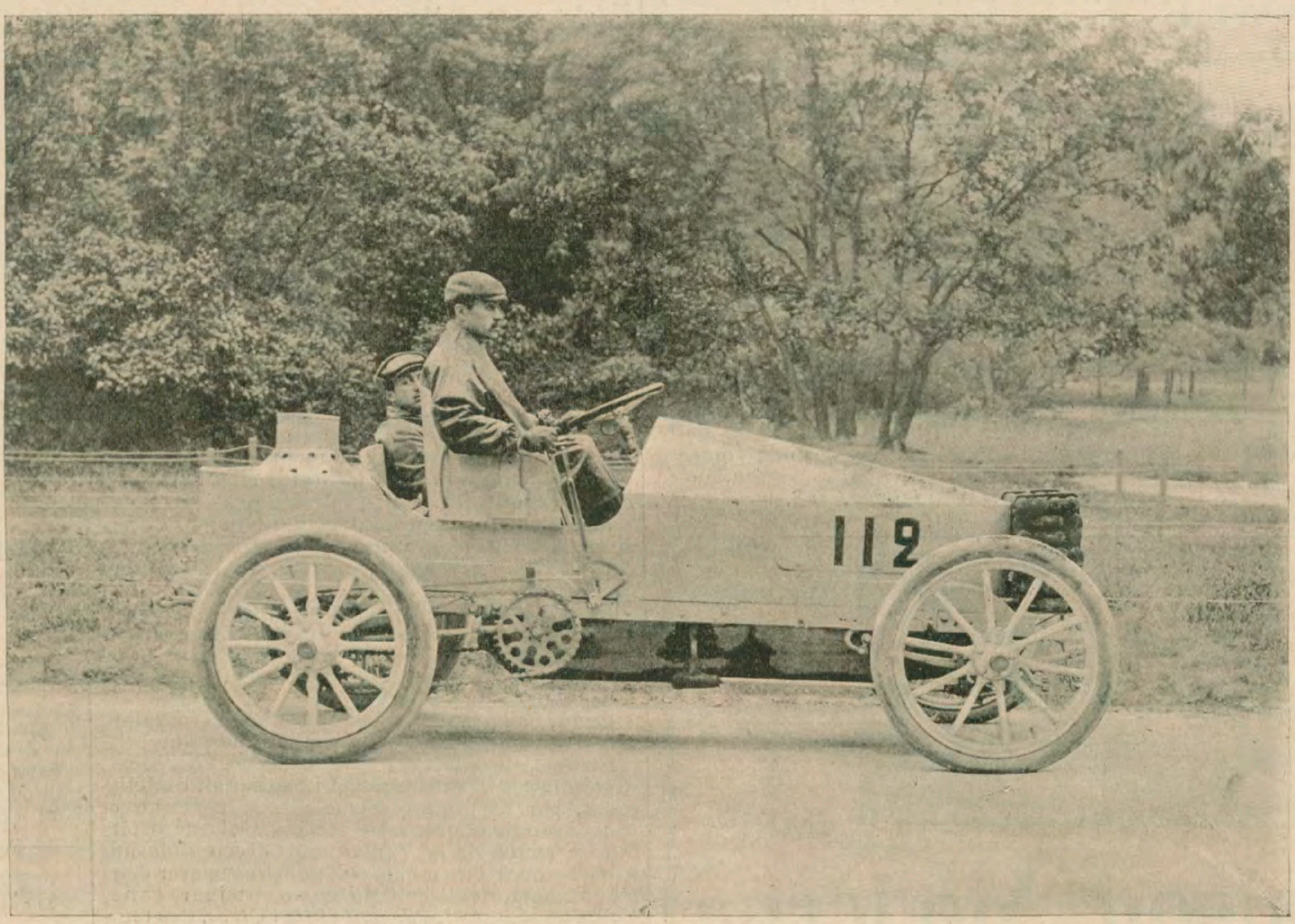
AU lendemain de Paris-Madrid, ou plus exactement de Paris-Bordeaux, nous avons demandé à l'un des concurrents, M. Mouter, de bien vouloir donner ici ses impressions de route. Le sympathique chauffeur, cédant à nos instances, a cependant regretté que l'absence de péripéties, en ce qui le concernait, privât ce récit des détails sensationnels que d'aucuns se sont peut-être trop complus à exagérer.

Le moi est haïssable. Plus que jamais, j'éprouve aujourd'hui la vérité de cet axiome, puisqu'il me faut réclamer l'indulgence du lecteur pour l'entretenir quelques instants d'une épreuve si malheureusement interrompue au premier jour, malgré l'énorme intérêt qu'elle avait soulevé dans le public.

J'expliquerai tout d'abord les raisons qui m'ont guidé dans le choix de ma voiture dont la force était sensiblement inférieure à celles des concurrents les plus en vue.

En étudiant la course, j'ai pensé que les gros moteurs ne devaient pas avoir le plus de chances dans une épreuve aussi dure et que l'on pouvait s'aligner sans trop de désavantage avec une 30-chevaux contre des engins de 70 à 100 chevaux. Je n'ai eu, du reste, qu'à me féliciter de mon choix puisque ma *de Diétrich* m'a mené sans accroc de bout en bout. Parti 89e de Versailles, je suis arrivé 10e à Bordeaux sans avoir eu d'autre souci que de me ranger au passage des voitures plus vites que la mienne, ou d'attendre le moment propice pour dépasser un concurrent.

A vrai dire, cette opération s'est répétée plus de cent fois, car les incidents de course font que l'on passe plusieurs fois la même voiture et qu'elle vous dépasse à son tour. Avec Loraine-Barrow, notamment, nous nous retrouvions à la plupart des contrôles, après nous être mutuellement dépassés à tour de rôle sur la route et nous échangions nos impressions dans les courts moments de répit que nous laissait le passage des villes neutralisées. L'excellent conducteur m'avouait la hâte qu'il avait de voir l'épreuve se terminer. Déjà souffrant au départ, il ne se sentait pas aussi sûr de lui que d'habitude et il lui fallut faire des prodiges d'énergie pour atteindre Libourne...; malgré tout, la fatalité a voulu qu'il se blessât dangereusement à quelques kilomètres du but.


M. MOUTER, sur sa **DIÉTRICH** de 30 chevaux munie de pneumatiques **MICHELIN**, classé dixième à Bordeaux en 6 h. 17 m. A l'arrière de la voiture, on remarque un dispositif spécial permettant de vider rapidement l'essence dans le réservoir.

A Versailles, malgré l'engouement du public, la fièvre du départ, il régnait une sorte de malaise. On eût dit que, pour la première fois, les chauffeurs avaient conscience des dangers qu'ils couraient et cette impression qui n'existait pas encore dans Paris-Vienne, bien que les voitures y fissent déjà 100 à l'heure, s'ancrait davantage à mesure que l'on approchait de Bordeaux, à la vue des voitures brisées qui jalonnaient la route.

Le premier accident que je vois me montre la voiture de Gras aplatie contre une barrière de passage à niveau, heureusement sans blesser son conducteur. Plus loin, c'est ce pauvre Marcel Renault que l'on vient de transporter évanoui, dans la ferme où il rendra le dernier soupir. Des amis dévoués sont déjà auprès de lui et ma présence ne saurait être utile. Près de Montguyon, la voiture de Stead est en travers de la route, le capot éventré, une des roues arrachée. Un peu plus loin, celle de M. Delarey est, par un prodige d'équilibre, suspendue renversée en haut d'un talus, les deux hommes, emboîtés dans leur siège, ont dû être retirés de dessous le véhicule où ils ont passé un moment critique. A peine en sont-ils sortis, tout étonnés de se retrouver sains et saufs, que M. Delarey se met à la recherche de son appareil photographique qu'il retrouve intact. Il fait écarter les curieux et prend quelques clichés de l'accident, à la stupéfaction des spectateurs, certainement plus émus que lui.

Çà et là, je vois encore, s'escrimant contre leurs pneus qui ont été arrachés dans des virages trop brusques, des conducteurs et des mécaniciens qu'entourent aussitôt une nuée de curieux.

Mais les contrôles se suivent... et se ressemblent. C'est toujours le drapeau avertisseur, la fiche glissée dans la boîte, le cycliste qui me précède à petite allure et le démarrage sans cesse renouvelé, au milieu de la foule dont la curiosité demeure si dangereuse. A partir de Châteaudun, la poussière flotte en nuages épais sur la route; chaque voiture, sur son passage, rend la nuée plus opaque et j'ai parfois la sensation, lorsqu'il me faut en dépasser une, d'être le voyageur qui passe la tête à la portière d'un rapide et reçoit tout le jet de vapeur de la locomotive.

La plupart des grosses voitures chauffent terriblement et laissent, en effet, derrière elles un véritable nuage de vapeur.

Mais voici Libourne. Du monde et toujours du monde sur la route. De temps en temps, je vois des bras qui s'agitent, un remous dans la foule et j'entends des exclamations : c'est quelque imprudent qui reste au milieu du chemin, malgré les avertissements de ses voisins, et que l'on frôle presque au passage.

La marche de ma voiture est si régulière depuis le départ, que j'ai peine à me croire déjà au but.

Les pneumatiques, ménagés prudemment dans les virages, n'ont pas bougé, et les appréhensions du début ont fait place depuis longtemps à une sérénité qui ne s'est plus démentie.

Tout à coup, un choc violent sur les bras : une femme vient de me jeter un énorme bouquet de genêts. En pleine figure, il m'eût aveuglé. Je jure comme un païen et je maudis l'attention gracieuse, mais irraisonnée de la Libournaise en pareille circonstance.

Mais la bande du contrôle des Quatre-Pavillons apparaît enfin, se détachant toute blanche au-dessus de la foule.

Les nouvelles les plus alarmantes et les plus contradictoires circulent, et je rassure de mon mieux les personnes anxieuses de connaître les détails des accidents dont on parle, avant de remiser ma voiture à l'exposition des Quinconces.

Le lendemain, on discute fort autour de la suppression de la course. Les avis sont partagés, et si douloureux qu'aient été les accidents de la première étape, plus d'un regrette que l'on ne continue pas l'épreuve, ne fût-ce qu'à l'allure de touristes, jusqu'à Madrid. Il y a, de l'autre côté de la frontière, un peuple entier qui attend et espère la course, et le renom de l'industrie française est tellement engagé dans cette manifestation, qu'il semble préférable de remplir le programme que l'on s'est tracé.

Mais on a décidé autrement, et Paris-Madrid s'achève par le lamentable défilé des voitures, remorquées comme des prisonnières à travers les rues de Bordeaux.

Pour conclure prenons quelques chiffres :

Il y avait au départ 76 voitures plus puissantes que la mienne. De ce nombre, 10 se sont classées avant et 65 sont arrivées après. C'est, je crois, le meilleur argument en faveur des moteurs de force moyenne, si tant est que l'on considère ainsi une 30-chevaux au milieu d'engins dont la plupart donnaient de 60 à 90 chevaux. En matière de moteurs, la raison du plus fort n'est pas toujours la meilleure.

MOUTER.